9/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

TT/TTm-Anlage Aschersleben



Traditionsbahn Erfurt West eröffnet

1



Können Sie sich noch erinnern? Anläßlich des 100jährigen Bestehens der Eisenbahndirektion Erfurt fuhr im Juni 1982 erstmalig ein Traditionszug zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West bzw. Erfurt Nord und zurück. Wir berichteten darüber ausführlich im Heft 8/82 unserer Zeitschrift. Das schon damals geplante Vorhaben ist nun Wirklichkeit geworden: Zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West verkehrt seit dem 29. Mai 1983 die erste regelspurige Traditionsbahn in der DDR! Übrigens: Am 24. und 25. dieses Monats besteht noch die Möglichkeit, diese Bahn in voller Aktion zu sehen.

2



1 Bevor am 29. Mai 1983 die Traditionsbahn zum ersten Mal verkehrte, fuhr einen Tag zuvor ein Probezug zum letztmaligen Überprüfen der Stellen für die Fotohalte. U. B. z. den P 24700 vor Abfahrt im Erfurter Hbf.

2 Fotohalt in der Nähe des Neubaugebietes Berliner Straße.

Fotos: W. Drescher, Jena

Werklok 6 mit Kohlenstaub



Wie wir bereits im Heft 7/83 berichteten, ist die ehemalige Lok 44 1278 auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut und anschließend an das Braunkohlenkombinat „Geiseltal" verkauft worden.
Der Einsatz erfolgt nicht planmäßig, sondern je nach Bedarf, entsprechend dem Verkehrsaufkommen.

Werklok 6 am 31. Mai 1983 in der Nähe von Frankleben.

Foto: V. Emersleben, Halle (Saale)

modell eisenbahner

inhalt

9/83

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Ständig wächst das elektrifizierte Netz der Deutschen Reichsbahn in Richtung Norden. Speziell über die Probleme bei der Elektrifizierung des Bahnhofs Birkenwerder berichteten wir auf der Seite 2 im me 2/83.
Mitte Juni 1983 wurden nun hier Fernbahn und S-Bahngleise mit Fahrdraht überspannt. Tschechoslowakische Spezialisten übernahmen diese Arbeiten.
U. B. zeigt die ČSD-Diesellok T 211.0014 vor einem DR-Fahrleitungsmontagewagen am 26. Juni 1983.
Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 12. 8. 1983
Geplante Auslieferung: 14. 9. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Leser meinen...

Auch braun und grau

„Sehr gern lese ich immer die Beiträge unter dem Titel Feuer – Wasser – Kohle. Leider ist dem Verfasser im Heft 7/83 auf Seite 11 ein Irrtum unterlaufen. Es heißt dort „... fünf Preußen in ihrem typischen Dunkelgrün...' Wenn das zuträfe, hätte der Zug nur die 1. und 2. Klasse geführt, da bei der KPEV nur Wagen dieser Klassen dunkelgrün lackiert waren. Die Farben der Wagen für die 3. Klasse waren braun, für die 4. Klasse grau und für Packwagen dunkelrot."

L. Koch, Markkleeberg

Leser schreiben...

75 Jahre Bleicherode Ost — Großbodungen

„Höhepunkt dieses Streckenjubiläums wird eine dampflokbespannte Sonderzugfahrt am 30. September 1983 von Nordhausen nach Bischofferode (Eichsfeld) und zurück mit Fotohalten sein. Nordhausen ab 13.00 Uhr, Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt 6,00 M. Im Heimatmuseum Bleicherode findet eine Ausstellung mit interessanten Sachzeugen und Fotodokumenten aus der Geschichte und Gegenwart dieser Eisenbahnstrecke statt. Außerdem erscheint eine Jubiläumsschrift, und es werden verschiedene Souvenirs angeboten. Fahrkarten für die Sonderfahrt sind beim Leiter des Bahnhofs Bleicherode Ost oder bei der Abfahrt des Zuges erhältlich."

P. Lauerwald, Nordhausen

Gemeinsames Spezialistenlager

„Die Bezirksvorstände Magdeburg und Schwerin des DMV der DDR gestalteten in diesem Jahre erstmals ein gemeinsames Spezialistentreffen junger Eisenbahner in Braunesumpf. Je fünf Arbeitsgemeinschaften waren aus beiden Bezirken angereist, und während der drei Tage wurde viel gefachsimpelt, wurden mit Filmen und Dias wertvolle Erfahrungen über die Arbeit in den AG ausgetauscht. Zum vielseitigen und interessanten Programm gehörten u. a. ein Fußmarsch entlang der Strecke nach Rübeland, das Besichtigen der Baumannshöhle und des modernen Stellwerks im Bahnhof Rübeland, Vorträge über die E-Technik und die Erhaltung von Historischen Triebfahrzeugen, das Vorstellen und Begutachten von Selbstbauten und Frisuren sowie eine Wanderung zur Kehrschleife Michaelstein. Die Freunde Heine (Vorsitzender des BV Magdeburg) und Sieber (BV Schwerin) erläuterten wichtige Vorhaben zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn in ihren Rbd-Bezirken und beantworteten die zahlreichen Fragen der Jugendlichen. Besonderes Interesse fanden die Berufe bei der Eisenbahn und die vorhandenen Ausbildungsmöglichkeiten.

Allen, die zum Gelingen dieses Treffens beitrugen, gebührt ein herzliches Dankeschön."

H. Bernhard, Oschersleben

100 Jahre Eisenbahn auf Rügen (me 7/83)

„Nicht 1910, sondern 1912 tauchten die ersten T 18 auf der Insel Rügen auf. Geliefert von der Vulcan-Werft Stettin-Bredow (Fabrik-Nummer 2753 bis 2762), erfolgte die Abnahme der ‚Stettin-8401' am 17. Juni 1912 im Ausbesserungswerk Stargard. Die staatsbahnseitige Indienststellung der ‚Stettin 8408 bis 8410 (später 78 008 bis 010) erfolgte zwischen dem 2. und 30. August 1912. Diese 10 T 18 waren recht standorttreu. Weitere Maschinen folgten, so z. B. im Juli 1919 die ‚Mainz 8424 bis 8426' (ab 1925 die 78 143 bis 145) – Vulcan, FN 3508 bis 3510/1919 –, während die ‚Mainz-8423' (78 142) nach kurzem Gastspiel in Saßnitz zum Bw Wriezen weitergereicht wurde. Ursprünglich waren diese vier Mainzer Loks für das Bw Darmstadt Hbf bestimmt. Im Herbst 1920 wurden sie umgezeichnet in ‚Stettin 8422 bis 8425', zumindest auf dem Papier.

Im Jahre 1930 verließ die 78 006 als erste die Insel und kam zum Bw Stralsund; ab 1931 war sie Bestandslok im Bw Swinemünde (heute Swinoujście). Dann folgte 1932 die 78 008 zum Bw Kolberg (Kołobrzeg). Zwischenzeitlich gab 1936/37 die 78 519 (Vulcan/3981, Abnahme 17. Dezember 1924) im Bw Saßnitz ein kurzes Gastspiel. Mit Inbetriebnahme des Rügendamms war der Einsatz von Tenderlokomotiven auf der Inselstammbahn eigentlich nicht mehr gerechtfertigt. Trotzdem verblieben die BR 62 und 78 noch längere Zeit. Nun übernahm das Bw Stralsund mit den preußischen Schlepptenderloks, wie S 10^1 (17 1003, 17 1006, 17 1047, 17 1050, 17 1159 und 17 1190), P 8, G 10 und G 8^1 (z. B. 55 2623, 3254, 4121 und 5235) den Zugverkehr auf Rügen.

Zu Beginn des zweiten Weltkrieges wurde der größte Teil der T 18 vom Bw Saßnitz abgezogen. Während die 78 001 und 78 005 zur Rbd Köln (Bw Deutzerfeld) kamen, fanden die 78 002 und 78 145 in der Rbd Münster (Bw Wilhelmshaven und Coesfeld) eine neue Heimstatt. Die 78 007 kam 1939 bei der Rbd Hamburg (Bw Berliner Bf) auf den Vorortstrecken zum Einsatz. Die 78 004 landete 1940 im Bereich der Rbd Hannover, war ab 1944 schadhaft abgestellt und wurde 1948 im Bw Hildesheim wieder als Betriebslok geführt. Zur Rbd Wuppertal wurde 1939 die 78 003 versetzt, war bis 1943 im Bw Düsseldorf-A, und dann im Bw Hagen-Eckessey. Schließlich wanderte die 78 008 nach achtjährigem Bestand im Bw Kolberg zur Rbd Essen (Bw Wesel, ab 1944 Bw Oberhausen Hbf).

Umstritten ist der Verbleib der 78 006. Sie gehörte bis 1945 zum Bw Wriezen und wurde vermutlich 1947 ausgemustert. In der DDR verblieben als echte ‚Saßnitzer' die 78 009, 78 010, 78 143 und 78 144. Die beiden letztgenannten waren von 1938 bis 1944 im Bw Swinemünde beheimatet und wurden dann zur Rbd Erfurt (Bw Gera bzw. Naumburg) umgesetzt. Der Einsatz dieser vier Lokomotiven endete bis 1970 in der Rbd Berlin."

G. Zeitz, Berlin

Leser antworten...

Modellbahn-Elektronik

„Ich bin an einer Aussprache über die Thematik interessiert. Ein solches Treffen bringt sicher die Freunde näher, die sich mit diesem Problem beschäftigen", schreibt neben anderen Freunden Andreas Richter aus Spremberg. Wer noch? Schreiben Sie uns (siehe me 6/83, S. 3)!

me

Leser fragen...

Die Lok 75 501 – wo ist sie geblieben?

„Kürzlich war ich auf der Ausstellung 75 Jahre Bw Aue. Ich war ein wenig überrascht über die dort gezeigten Fahrzeuge, besonders über die Lok 94 2105, die soweit ich weiß, noch nicht gezeigt wurde. Nur, wo ist die typische sächsische Lok, die BR 75 geblieben? Wer kann mir Auskunft über das Schicksal der 75 501 geben?"

M. Schrödter, Wolfen

Hunde auch?



Eingesandt von Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob

Ing. Reiner Preuß (DMV), Berlin

100 Jahre Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg (Erzgeb.)

Mit der am 20. September 1883 eröffneten und 17,33 km langen regelspurigen Strecke Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg bestand in Sachsen neben der Verbindung Pirna—Berggießhübel die zweite reine Sekundärbahn.
Bereits seit dem 15. Mai 1858 fuhren die Züge von Cainsdorf (bei Zwickau) bis Schwarzenberg. Nun erhielt auch das in Kammnähe liegende Johanngeorgenstadt Eisenbahnanschluß.

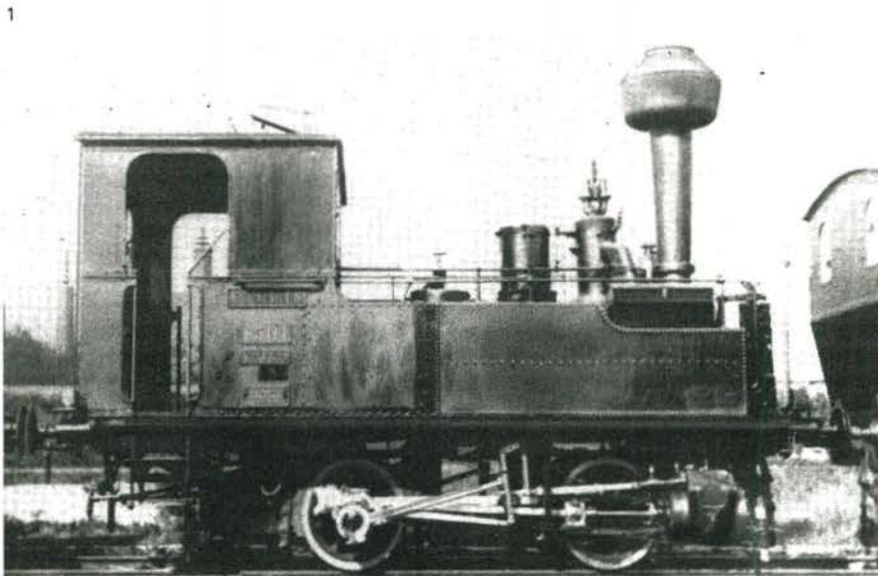
Von Anfang an bis Böhmen geplant

Nach den 1883 geltenden Richtlinien hätte die zuletzt genannte Stichbahn aus Sparsamkeitsgründen schmalspurig angelegt werden müssen, wie das später bei der Strecke Grünstädtel—Oberrittersgrün auch geschehen ist. Doch hier lagen andere Verhältnisse vor: Im damaligen Österreich-Ungarn erhielt eine Gesellschaft die Konzession für eine Eisenbahn von Carlsbad (heute Karlovy Vary) in Richtung Johanngeorgenstadt, so daß für eine später durchgehende Verbindung nur die Regelspur infrage kam.
Bereits 1873/74 bewilligte der sächsische Landtag 7 Millionen Mark für den Bau einer Eisenbahn von Schwarzenberg durch das Schwarzwassertal. Doch die sächsische Regierung wollte damals dieses Objekt nur unterstützen, wenn die Strecke sich auch nach Böhmen fortsetzen ließe. Als der Eisenbahnbau im Schwarzwassertal nicht weiter aufgeschoben werden konnte, mußte der Landtag 1879/1880 schließlich einen Kostenanschlag in Höhe von 1 700 000 Mark bewilligen. Inzwischen waren natürlich die Material- und Lohnkosten gestiegen.
Noch war nicht sicher, ob die auf böhmischer Seite geplante Bahn von Carlsbad nach Johanngeorgenstadt auch tatsächlich ausgeführt werde. Eine entsprechende Vereinbarung kam nicht zustande, doch „... glaubte die Staatsregierung mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Schwarzwassertales den Bau der Linie nicht länger hinausschieben, sich aber eventuell auf die Herstellung einer regelspurigen Sekundärbahn beschränken zu können." ⟨1⟩
Im Schwarzwassertal mußten bereits zahlreiche Fabriken, für die Kohle, Holz und Erze zu befördern waren, mit Fuhrwerken versorgt werden. Da Sekundärbahnen kleinere Gleisradien zuließen, konnte die neue Strecke besser dem Schwarzwasserlauf und der Chaussee angepaßt werden.

250 Meter Höhenunterschied waren zu überwinden

Dem Dekret Nr. 24 von 1879 konnte folgendes entnommen werden: „Anschluß in Schwarzenberg an die Hauptbahn Zwickau—Schwarzenberg, zweimalige Überquerung des Schwarzwassers und vorbei am Ortsteil Ottenstein, Durchschneidung des Schloßberges mittels eines kurzen Tunnels, nochmals Überquerung des Flusses und nun Nachbarschaft zur Chaussee. Die Bahn wird noch neunmal das Schwarzwasser überqueren. Als Verkehrsstellen zwischen Anfangs- und Endbahnhof werden vorgesehen: Erla, Antonsthal, Breitenhof und Erlabrunn. Johanngeorgenstadt hat zahlreiche Etablissements, der Bahnhof erhält Bedeutung für Wittigsthal, Jugel sowie in Böhmen für Breitenbach (heute Potucky, *Anm. des Autors*) für die naheliegenden sächsischen und böhmischen Forstreviere und die böhmischen Eisensteinlager."

1



2



1 Mit Loks der früheren Gattung VIITS wurden die ersten Züge zwischen Schwarzenberg und Johanngeorgenstadt befördert. U. B. z. die ERLA (Nr. 714, ab 1892 Nr. 1501). Diese 1883 von Hartmann gebaute Maschine erhielt die Fabrik-Nr. 1263. Sechs Jahre später wurde sie in eine Verbundlok umgebaut und gehörte dann zur Gattung VIITSV.

Foto: Contins, Sammlung: G. Meyer, Aue

2 Der Eröffnungszug aus dem früheren Karlsbad in Johanngeorgenstadt im Jahre 1899.

Foto: Sammlung G. Meyer, Aue

Im Landtag gab es am 2. März 1880 kaum Widerspruch zum beabsichtigten Bahnbau (3 Gegenstimmen in der I. Kammer). Schließlich war das Bahnprojekt Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg bereits 1874, allerdings unter Vorbehalt, genehmigt worden.

Nach der Eröffnung wurden Daten zu den Streckenverhältnissen veröffentlicht: ⟨2⟩

Der Bahnhof Schwarzenberg liegt 426,53 m über dem Ostseespiegel, der Bahnhof Johanngeorgenstadt 676,17 m. Es gibt, bergwärts gesehen, eine Steigung von 16,07 km (92,73 % der Gesamtstrecke), ein Gefälle auf 0,39 km (2,25 %) von 1:500. Der größte Teil der Steigung liegt geneigt zwischen 1:200 und 1:100. Die stärkste Steigung von 1:40 kommt auf einer zusammenhängenden Länge von 1100 m vor. 8,96 km der Strecke (51,7 %) liegen in gerader Linie. Der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke beträgt zwischen Schloßberg-Tunnel und Bahnhof Schwarzenberg (km 16,586 — km 16,780) 168 m, am Bahnhof Breitenhof 150 m. 9,50 km Strecke liegen neben der Straße, 60 Wege überqueren das Gleis. 22 Brücken mit 34 Öffnungen mußten gebaut werden. Als größte lichte Weite kommt eine Öffnung mit 30,6 m vor. Ungünstige Geländeverhältnisse zwangen dazu, einen 102,3 m langen Tunnel unter dem Schwarzenberger Schloßberg anzulegen. Die Strecke mußte mit einer Neigung von 1:40 im Tunnel einen Höhenunterschied von 2,6 m überwinden. Dabei betrug der Krümmungshalbmesser 190 m. Bei beiden Tunnelausgängen wurde das Schwarzwasser überbrückt.

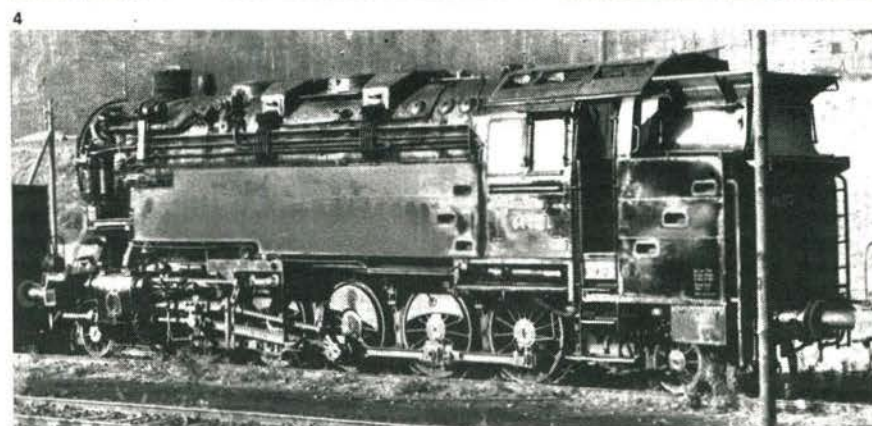
Johanngeorgenstadt wurde Zollstation

Am 5. Mai 1884 wurde die Fortsetzung der Strecke in Richtung Böhmen mit dem Abschluß eines sächsisch-österreichischen Staatsvertrages endgültig beförwortet. Sachsen verpflichtete sich, den Bahnhof Johanngeorgenstadt als gemeinsame Grenz- und Wechselstation mit Zollabfertigungsstelle umzugestalten und die Strecke bis an die Landesgrenze weiterzuführen (Länge 0,43 km). Die Bauarbeiten begannen im Frühjahr 1898, am 1. April 1899 wurde die Verbindung mit dem Nachbarland zunächst nur für den beschränkten Güterverkehr, am 15. Mai 1899 für den vollen Personen- und Güterverkehr eröffnet. Von der Anschlußstrecke bis zur Grenze galten 0,29 km als Pachtstrecke der

3



4



5



3 Zum 75jährigen Bestehen verkehrte auf der damals durchgängig zweigleisigen Strecke dieser Jubiläumszug mit der 98 7051. Die Aufnahme entstand am 21. September 1958 in Erlabrunn.
Foto: G. Meyer, Aue

4 Lok 84 012 am 3. November 1957 im Bw Aue.
Foto: G. Meyer, Aue

5 Lok 83 1016 vor einem Personenzug am 5. Oktober 1969 in Erlabrunn.
Foto: G. Meyer, Aue

6 Schematisiertes Streckenprofil
Zeichnung: Verfasser

7 Alte und neue Streckenführung am Schwarzenberger Schloßberg.
Zeichnung: S. Schmidt, Aue

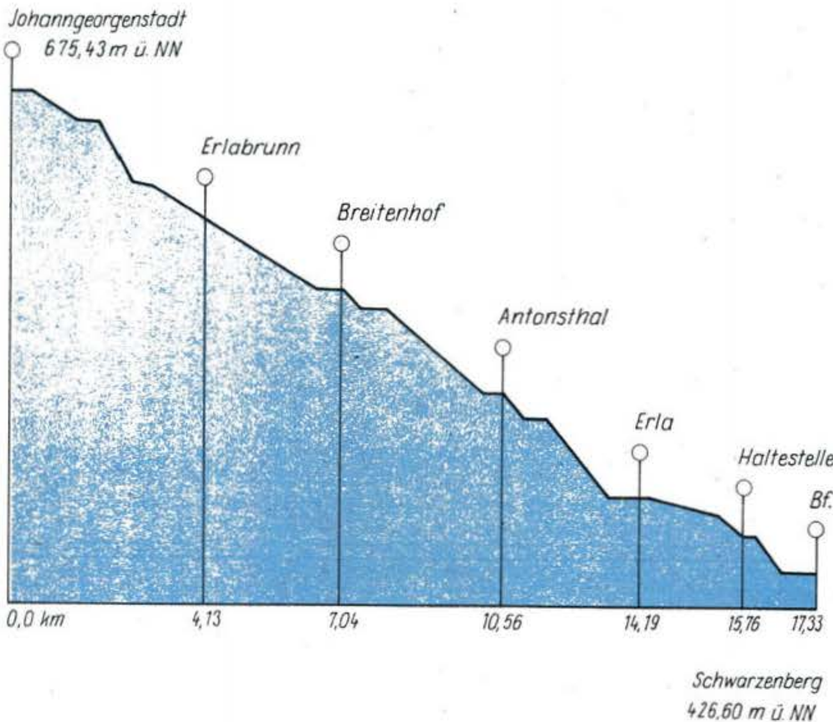
8 Nördliches Tunnelportal für die eingleisige Strecke bei Schwarzenberg
Zeichnung: S. Schmidt, Aue

K. K. Staatsbahn-Direktion Pilsen [heute Plzeň (ČSSR)].
Die Strecke Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg im Talgrunde zu betreiben, hatte nicht nur Vorteile. Mehrere Male wurde sie vom Hochwasser in Mitleidenschaft gezogen. Im August 1897 kam es zu Hochwasserschäden, die zu Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr führten. Ein Gewitterregen und Hochwasser zerstörten am 6. Juli 1931 zwischen Breitenhof und Antonsthal 80 m Streckengleis und die Uferbefestigung. Der am 1. August 1931 begonnene Wiederaufbau wurde am 2. September 1931 mit der Aufnahme des Eisenbahnbetriebes zwischen Antonsthal und Breitenhof beendet.
1934 ist die Gemeinde Breitenhof in den Ort Breitenbrunn eingegliedert worden. Vermutlich zum gleichen Zeitpunkt änderte sich der Bahnhofsname.

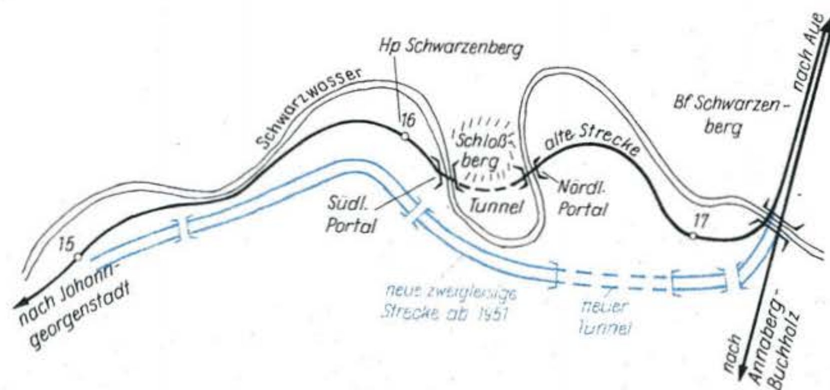
Verkehrsaufkommen stieg stark an

Mit Kriegsende 1945 kam der Zugverkehr über Johanngeorgenstadt hinaus zum Erliegen. Seitdem gibt es hier keinen grenzüberschreitenden Zugverkehr mehr. Aus nicht bekannten Gründen wurde der Landkreis Schwarzenberg nicht von den Alliierten besetzt. Erst nach Abmachungen zwischen den Siegermächten übernahmen am 21. Juni 1945 die sowjetischen Streitkräfte das Gebiet. Im bis zu diesem Zeitpunkt von amerikanischen Truppen besetzten Zwickau hatte sich aus Teilen der verlegten Rbd Dresden vorübergehend eine neue Reichsbahn-Direktion Zwickau (Sachs.) gebildet, die mit dem Amtsblatt vom 22. Mai 1945 Strecken des bisherigen Betriebsamtes Schwarzenberg teilweise angliederte.
Danach gab es im Schwarzwassertal mit Aufnahme des Uranerz-Bergbaues einschneidende Veränderungen in der Wirtschaft und Landschaft. Zugleich stieg zwischen Johanngeorgenstadt und Schwarzenberg (Erzgeb.) das Verkehrsaufkommen auf ein vielfaches. Uranerz fand man in dieser Gegend zwar schon 1789, doch zu jener Zeit wurde es aber nur gelegentlich für das Herstellen von Farben mit abgebaut. Nach 1945 war das in stillgelegten Bergwerken des Erzgebirges lagernde Uran für das Kräfteverhältnis in der Welt nicht unwichtig. Die Sowjetisch-Deutsche Aktiengesellschaft Wismut belebte an zahlreichen Stellen wieder den Bergbau und organisierte den konzentrierten Uranerzabbau. Dazu mußten u. a. Sanatorien, Krankenhäuser, Wohnstätten, Erzbunker, Holzlager und Talsperren eingerichtet werden. Johanngeorgenstadt wurde ein wichtiges Zentrum des Wismut-Bergbaues.

6



7



8



Gewaltige Sprengungen unter der Stadt für den Abbau des Gesteins führten zu Geländebewegungen, so daß die Altstadt abgebrochen und Johanngeorgenstadt an anderer Stelle neu errichtet werden mußte. Zeitweise wohnten hier 45 000 Einwohner (1979 knapp 10 000 Einwohner). Die Eisenbahn hatte Bergleute, Baumaterial, Erzgestein und Versorgungsgüter zu transportieren. Das ließ sich mit den Anlagen der einstigen Sekundärbahn auf die Dauer nicht bewältigen.

Zweigleisiger Ausbau war unumgänglich

In den Jahren 1950 und 1951 wurde die Strecke Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg (Erzgeb.) zweigleisig ausgebaut. Die Bauarbeiten übernahmen Eisenbahner mehrerer Bahnmeistereien und private Gleisbaufirmen. Der sogenannte Auffangbahnhof Breitenbrunn wurde vollständig neu errichtet. Hier entstanden zwei Stellwerksgebäude und auch ein Dienstgebäude mit Wohnungen. Bei km 3,080 entstand eine Block- und Abzweigstelle (Abzweigung für ein Anschlußgleis der

Wismut-AG). Von 21 Anschlußgleisanlagen nutzte die Wismut-AG 11. Ferner entstand im Rahmen des zweigleisigen Ausbaues der Strecken ein neuer 231 m langer Tunnel unter dem Schloßberg. Er wurde nahe des alten Tunnels, der heute noch als Gemüselager genutzt wird, gebaut.

Als schließlich um 1956 die Uranerzvorkommen erschöpft waren, gingen auch die Transportleistungen zurück. Bahnanlagen wurden stillgelegt, zum Teil abgebaut und größtenteils der eingleisige Zugbetrieb wieder eingeführt. Der Streckenabschnitt Erla—Schwarzenberg (Erzgeb.) blieb zweigleisig, um vor allem Ubergabefahrten zum Eisenwerk Erla abzuwickeln.

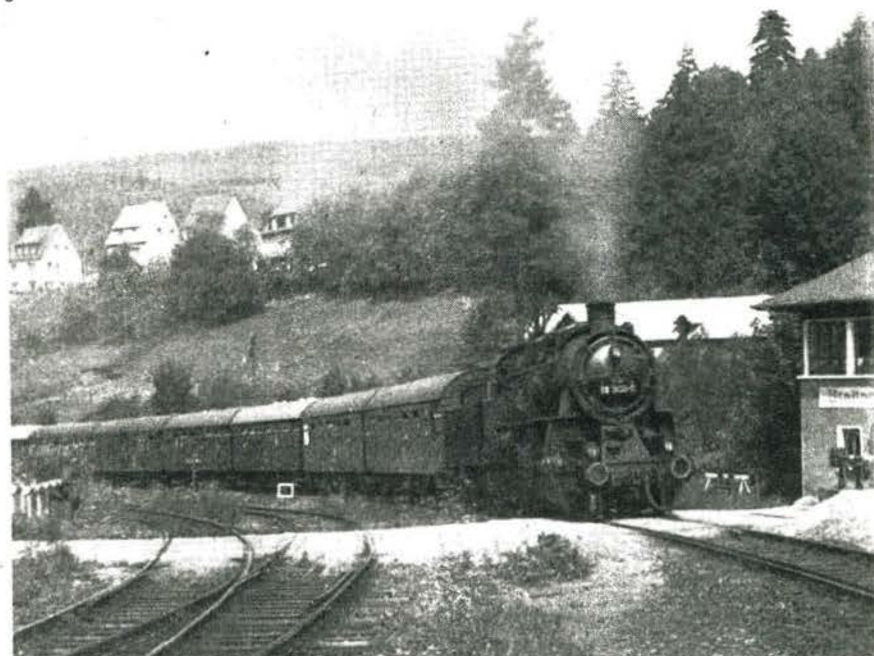
Über den Lokeinsatz

Um den Reise- und Güterverkehr zu bewältigen, wurden die ab 1938 bei der Müglitztalbahn [Heidenau—Altenberg (Erzgeb.)] eingesetzten Lokomotiven der Baureihe 84 von 1949 bis 1951 im damaligen Bw Schwarzenberg (Erzgeb.) konzentriert. Die zwischen Zwickau und Johanngeorgenstadt vorgesehenen Zugläufe konnten mit diesen Lokomotiven nicht ohne Betriebshalt bewältigt werden, da die Wasserkästen einer Maschine nur 14 m^3 Wasser faßten. So mußten meist in Schwarzenberg (Erzgeb.) Zwischenhalte eingelegt werden. Die Achsfahrmasse von 18 t ließ das freizügige Verwenden der Loks, beispielsweise zwischen Schwarzenberg (Erzgeb.) und Annaberg-Buchholz, nicht zu. Mehrere Male kam es mit der spurkranzlosen Treibachse bei engen Gleisbögen zu Entgleisungen (z. B. 84 002 am 10. April 1956 im Bahnhof Schwarzenberg in einem Gleisradius von 180 m; 84 006 am 11. August 1958 im Bahnhof Breitenbrunn; 84 012 am 21. Oktober 1956 bei km 4,235 in einem Gleisradius von 190 m). Aus diesen Gründen wurden einige dieser nur schwer zu unterhaltenden Dreizylinderlokomotiven zwischen 1953 und 1956 nach Dresden abgegeben.

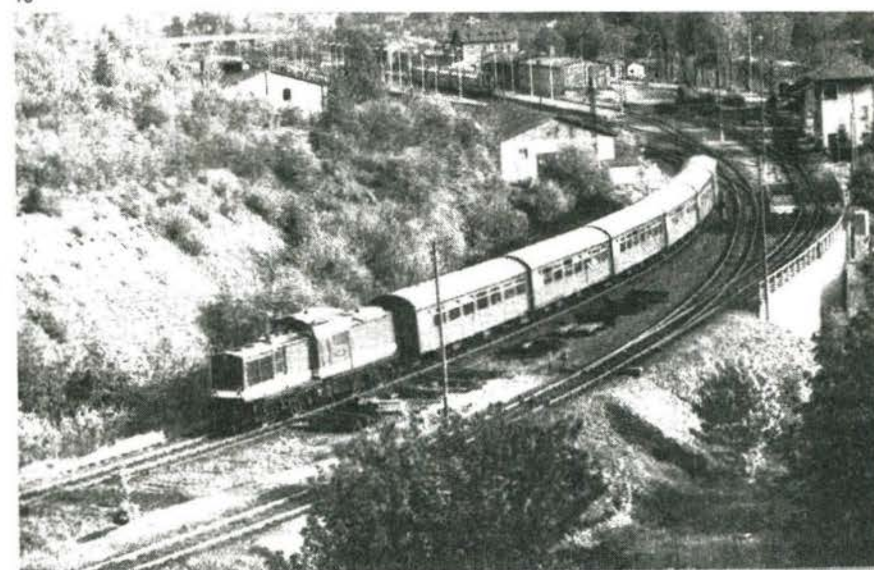
Die Lokomotiven 84 001, 84 006, 84 008, 84 009, 84 010 und 84 012 verblieben noch einige Zeit im Westerzgebirge. Sie wurden vom Bahnbetriebswerk Aue (Sachs.) übernommen, nachdem 1958 das Bahnbetriebswerk Schwarzenberg (Erzgeb.) aufgelöst worden war.

Lokomotiven der Baureihen 58^1, 58^{10-21}, 58^4 und 86 übernahmen den Zugverkehr. Die Dieseltraktion gab ihren Einstand schon vor 1970 mit Rangierloks der Baureihe V 60 auf dem Bahnhof Schwarzenberg (Erzgeb.). Mit Beginn des Winterfahrplanabschnittes 1976/1977 wurde der Dampflokbetrieb endgültig eingestellt und die letzten Maschinen der Baureihe 58 abgestellt. Seitdem bewältigen ausschließlich Diesellokomotiven der Baureihe 110 und 118^{2-4} die Transportaufgaben.

9



10



9 Personenzug mit der Lok 58 1800 fährt am 2. August 1976 in den Bahnhof Johanngeorgenstadt ein.
Foto: H. Heinrich, Steinpleis

10 Ein heute alltägliches Bild: Loks der BR 110 befördern überwiegend die Personenzüge auf der Strecke Schwarzenberg—Johanngeorgenstadt, wie hier 1979 in Johanngeorgenstadt.
Foto: G. Paul, Hoyerswerda

Quellenverzeichnis

(1) 24. Decret an die sächsischen Stände vom 8. December 1879

(2) W. Ledig, F. Ulbricht, Die Sekundär-Eisenbahnen des Königreichs Sachsen (1887)

(3) S. Schmidt, 100 Jahre Eisenbahnstrecke Johanngeorgenstadt—Schwarzenberg, noch unveröffentlichter Entwurf zur Festschrift

(4) Bekanntmachungen der Rbd Dresden Nr. 23 vom 15. August 1950.

Vorschau

Im Heft 10/83 bringen wir u. a.:

Die ehemalige Weimar-Rastenberger Eisenbahn;
Wissenswertes über die Budapester Straßenbahn;
Werklokomotiven; Erinnerungen an den Rübenverkehr auf dem mittelsächsischen Schmalspurnetz;
Kleinserienproduktion aus Marienberg;
Das gute Beispiel; H0/$H0_e$-Heimanlage;
Güterwagen deutscher Eisenbahnen.

M. Helme, Tallinn

Über die ersten Schmalspurloks in Estland

Juri Iljin erwähnte in seinem Beitrag über die sowjetischen Museumslokomotiven (siehe Heft 12/82 unserer Zeitschrift) die 750-mm-spurige Dampflok M^t 202. Diese im Jahre 1895 von der belgischen Lokomotivfabrik St. Leonard gebaute Maschine war kein Einzelgänger. Im folgenden soll auf die M^t 202, aber auch auf weitere Maschinen gleicher Bauart, eingegangen werden.
Mit Gründung der „Ersten Gesellschaft der Nebenstreckenlinien Rußlands" im Jahre 1894 entstanden in Estland die ersten Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 750 mm.
Für die zunächst erbauten Strecken Valga (Valk)—Pärnu (Pernau) und Moisaküla (Moiseküll)—Viljandi (Fellin) bestellte die genannte Gesellschaft insgesamt sieben vierfach gekuppelte Naßdampflokomotiven, die bis 1896 geliefert worden waren. Sie erhielten die Bezeichnungen M-101, M-102, M-106, M-105, M-111, M-112 und M-113.
Noch im Jahre 1900 wurden die Loks M-105 und M-106 an die ebenfalls von der Gesellschaft für Nebenstrecken betriebenen litauischen Sventsjani-Bahn abgegeben. 15 Jahre später kam die in Litauen eingesetzte Lok M-107 (M^t 202) nach Estland.
Als dann schließlich 1926 alle von der Gesellschaft betriebenen Strecken verstaatlicht wurden, erhielten die noch vorhandenen Lokomotiven der Gattung M neue Bezeichnungen.
Ein Jahr nach der Verstaatlichung der estnischen Schmalspurbahnen wurden die Maschinen auf Ölfeuerung umgebaut, und die M^t 202 (M 202), M^t 203

1 Lok M-111 (M^t 203) auf dem Gelände des Schmalspurbahnhofes Tallinn im Jahre 1922.

2 Die auf Ölfeuerung umgebaute M^t 202 (ex M-107) 1932 in Tallinn.

3 Ebenfalls auf dem Bahnhof Tallinn entstand dieses Foto mit der Lok M 203 (M^t 203) im Jahre 1930.

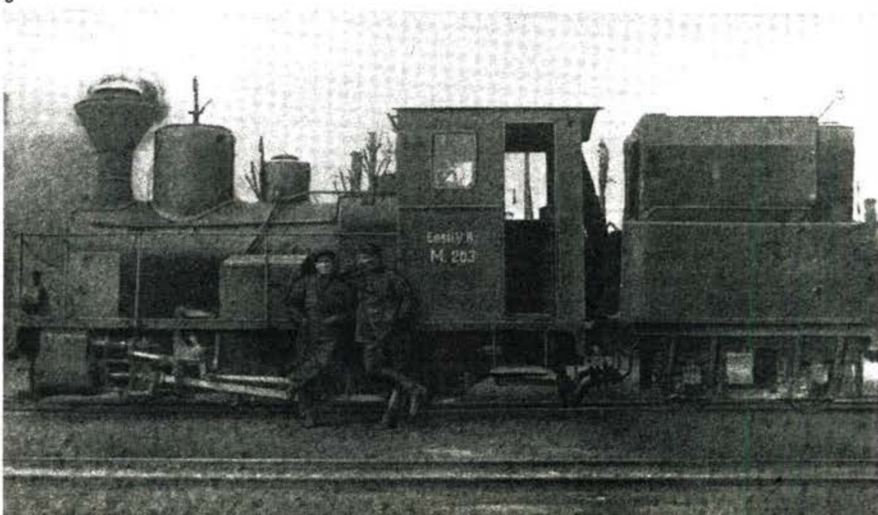
1



2

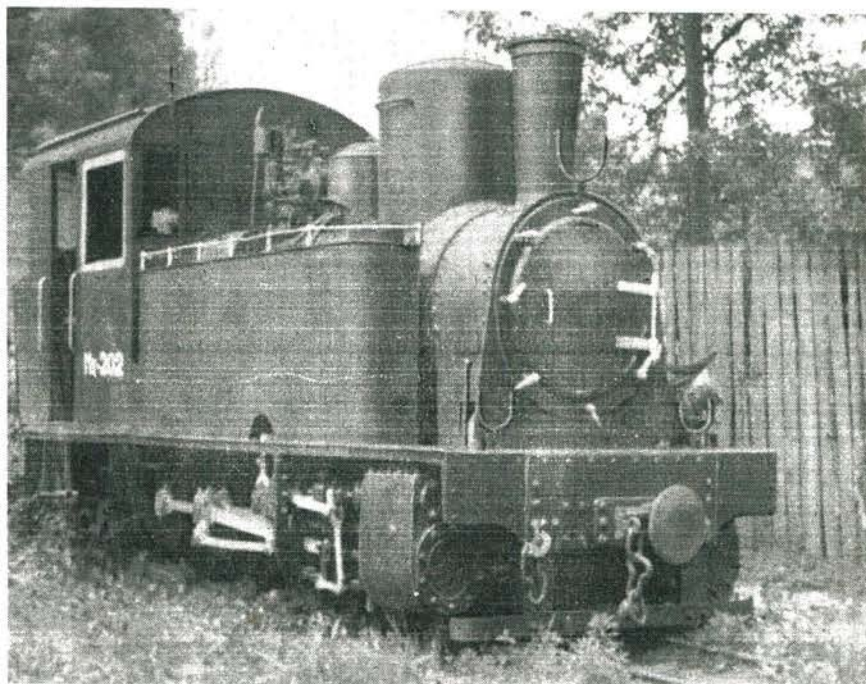


3



(M 203) und M[t] 205 (M 205) erhielten einen Schlepptender.
Zu Beginn des zweiten Weltkrieges waren noch fünf der belgischen Lokomotiven vorhanden.
Kurz vor der Befreiung Estlands durch die Rote Armee im Jahre 1944 hatten die deutschen Okkupanten auf dem Knoten-Bahnhof Pnikul kriegsbeschädigte Schmalspurloks gesammelt und abgestellt. Zu ihnen gehörten auch die Loks M[t] 201, M[t] 202, M[t] 203 und M[t] 205. Bis auf die M[t] 202 waren die anderen drei Fahrzeuge so beschädigt, daß sie von einer Aufarbeitung zurückgestellt und schließlich am 16. März 1947 offiziell ausgemustert worden sind.
Dagegen erhielt die M[t] 202 1946 eine Hauptuntersuchung und wurde noch im gleichen Jahr dem Ausbesserungswerk Gaiworon als Werklok zugeteilt. Obwohl in diesem Werk nur Dieselloks repariert wurden und werden, war sie hier noch bis 1973 unter Dampf.
Die Lokomotiven M[t] 200 und M[t] 204 blieben ebenfalls nach dem zweiten Weltkrieg erhalten. Sie verkehrten noch bis 1956 auf einer von Tallinn ausgehenden Schmalspurbahn.

4



4 Lok M[t] 202 im Ausbesserungswerk Gaiworon am 19. Juli 1982.

Bezeichnungen bis 1926	ab 1926	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.
M-101	M[t] 200	0-D-0	St. Leonard	1894	1023
M-102	M[t] 201	0-D-0	St. Leonard	1895	1024
M-107	M[t] 202 (M 202)	0-D-0	St. Leonard	1895	1029
M-111	M[t] 203 (M 203)	0-D-0	St. Leonard	1896	1033
M-112	M[t] 204	0-D-0	St. Leonard	1896	1034
M-113	M[t] 205 (M 205)	0-D-0	St. Leonard	1896	1035

Repros 1–3: Sammlung Verfasser
Bild 4: Foto Verfasser

80 Jahre Eisenbahnfährlinie Warnemünde — Gedser

Um die Jahrhundertwende entstanden erste Projekte, um zwischen Warnemünde und Gedser eine Eisenbahnfährverbindung zu schaffen. Bereits am 30. September 1903 erfolgte die Inbetriebnahme. Vorher sorgten Postdampfer für einen regelmäßigen Verkehr zwischen Europa und Skandinavien.
Ein Rostocker Tageblatt berichtete bereits 1846 über wöchentliche Fahrten im Sommer „mit höchstbilligen Passagier- und Güterfrachten". Ab 1873 verkehrte der Postdampfer „Rostock".
Viele andere Schiffe kamen im Laufe der Jahre dazu. Anfänglich bewältigten die deutschen Schiffe „Friedrich Franz IV" und „Mecklenburg" sowie die dänischen Trajekte „Prinzesse Alexandrine" und „Prinz Christian" den Betrieb. Am 1. Oktober 1903 um 0.10 Uhr lief die erste fahrplanmäßige Fähre von Gedser aus. Damit war eine schnelle und billige Beförderungsmöglichkeit zwischen Deutschland und Skandinavien geschaffen worden. Die Reisedauer zwischen Berlin und Kopenhagen betrug 1888 zur Zeit der Postdampfer 12 Stunden und ab 1903 nur noch 10 Stunden. 1904 erbrachte die Route einen Reingewinn von 100 000 Mark. 1905 wurden bereits über 135 000 Personen und 264 000 Tonnen Güter befördert. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft stellte aufgrund des ständig ansteigenden Verkehrsaufkommens im Jahre 1926 die „Schwerin" in Dienst. Die alte Fähre „Friedrich Franz IV" wurde aus dem Verkehr gezogen. Durch Kriegseinwirkungen gingen die beiden deutschen Fährschiffe verloren. Am 10. Mai 1947 wurde mit der dänischen Fähre „Danmark" der Betrieb wieder aufgenommen. Später kamen zeitweilig die Schiffe „Kong Frederik IX" und „Dronning Ingrid" hinzu. Ab 26. Mai 1963 steht das in der DDR gebaute FS „Warnemünde" zur Verfügung. Dieses Schiff ist auch heute noch die dominierende Fähre der Linie. Sie fuhr 1963 bis 1966 in der Hauptreisezeit zwischen Warnemünde und Gedser, in der übrigen Zeit zusätzlich zwischen Saßnitz und Trelleborg. Ab 1967 ist sie jedoch ganzjährig zwischen Warnemünde und Gedser im Einsatz.
Das Schiff hatte in 20 Jahren ca. 33 000 Fahrten mit ungefähr zwei Millionen Kilometer. In den zurückliegenden zwei Jahrzehnten hat es 50 % aller Leistungen erbracht. Urlauber, die von der Warnemünder Mole aus den Fährbetrieb beobachten und den an Bord befindlichen Menschen zuwinken, können schwerlich ermessen, daß jährlich durchschnittlich über 200 000 Reisende diesen Seeweg benutzen und neben 260 000 Eisenbahnwagen auch 20 000 Pkw und Busse sowie 15 000 Lkw befördert werden.
Der 80 Jahre alten Fährlinie mögen noch recht viele erfolgreiche Jahre folgen.
Lo.

Die Baureihe 111 der DR

Hennigsdorfer Dieselloks mit der LEW-Bezeichnung V 100.4 sind leistungsstarke Rangier- und Streckenlokomotiven mit einer Zugkraftcharakteristik entsprechend dem Langsamgang. Durch das Reduzieren der Höchstgeschwindigkeit auf 65 km/h bei einer Dienstmasse von 65 t stehen größere Zugkräfte zur Verfügung. Bis auf die fehlende Zugheizkesselanlage entspricht die BR 111 den Lokomotiven der BR 110. Vorgewärmt werden die Loks der BR 111 über den Vorwärmetauscher bzw. über zwei Vorwärmgeräte mit Hochdruckölbrenner. Die in den Rbd-Bezirken Schwerin und Magdeburg eingesetzten Triebfahrzeuge bestätigten bei Testfahrten, daß im Nebenbahnbetrieb Zugfahrmassen bis zu 100 t ohne Schwierigkeiten bewältigt werden.
Die BR 111 hat, um die Kurvenläufigkeit zu verbessern, eine elektronisch gesteuerte Spurkranzschmiereinrichtung erhalten.

Neben der gegenüber den Baureihen 110 und 112 veränderten Farbgebung sind die Rangierbühnen mit Handstangen an den Stirnseiten besondere äußere Merkmale.

1 Auf der Strecke Brandenburg—Rathenow (bis 1949 Brandenburgische Städtebahn) sind Lokomotiven der BR 111 im schweren Güterzugdienst anzutreffen.
Dieses Foto entstand im August des vergangenen Jahres.

Foto: P. Köhler, Rathenow

2 Lok 111 002 im Bahnhof Neuruppin am 7. Mai 1983.

Foto: L. Nickel, Berlin

1



2





modell eisenbahner poster

Historischer Tw 809
in Leipzig
Foto: W. Bahnert

Lok-einsätze

Bw Wismar
Eingesetzt wird z. Z. die Lok 50 3665. Reservezwecken dient die Lok 50 3599. Folgende Leistungen werden vom Bw Wismar mit Dampf gefahren: Nahgüterzüge: 23.48 Uhr ab Wismar, 3.11 Uhr an Rostock Gbf Altstadt; 3.15 Uhr als Lz zum Bw Rostock, 4.30 Uhr von dort als Lzz wieder zurück nach Rostock Gbf Altstadt; 5.33 Uhr ab Rostock nach Wismar (Halt in Doberan 7.00 Uhr bis 7.40 Uhr und in Neubukow 8.20 Uhr bis 9.12 Uhr), an 10.25 Uhr in Wismar; 12.40 Uhr ab Wismar (Halt in Kröpelin 14.00 Uhr bis 14.32 Uhr und in Doberan 15.05 Uhr bis 17.10 Uhr), 18.06 Uhr an Rostock Gbf Altstadt.
Personenzüge: Zug 15137 der KBS 780
Mei. (Juli 1983)

Bw Güstrow
Vom Bw Güstrow werden z. Z. planmäßig die Loks 50 3525, 50 3571 und 50 3696 eingesetzt. Folgender Umlaufplan wurde aufgestellt: *1. Lok* Nahgüterzug nachts von Güstrow nach Waren (Müritz), 6.12 Uhr ab Waren (Müritz), 8.52 Uhr an Güstrow; 13.47 ab Güstrow, 16.00 Uhr an Waren (Müritz), 16.30 Uhr als Lz nach Güstrow (dort Reserve bis 24.00 Uhr). *2. Lok* 18.47 Uhr ab Güstrow nach Neustadt (Dosse) mit längerem Aufenthalt in Karow (Meckl) von 19.47 Uhr bis 21.42 Uhr, 9.32 Uhr ab Neustadt (Dosse), Pritzwalk an 11.05 Uhr, ab 12.02 Uhr, Karow (Meckl) an 13.53 Uhr an, ab 15.49 Uhr, Güstrow an 16.47 Uhr. *3. Lok* 20.16 Uhr ab Güstrow, ab Rostock Gbf Altstadt an 0.30 Uhr; nachts als Lzz zum Bw bzw. Hbf, ab 5.33 Uhr mit P 5371 nach Güstrow (6.17 Uhr an); 9.03 Uhr ab Güstrow nach Rostock Gbf Altstadt (Nahgüterzug), 14.41 Uhr ab Rostock Gbf Altstadt (Nahgüterzug) an 17.42 Uhr in Güstrow. Nahgüterzüge verkehren oft vor Plan!
Mei. (Juli 1983)

Bw Bautzen
Zum Bestand des Bw Bautzen gehören u. a.: 52 4924, 52 8007, 52 8056, 52 8059, 52 8064, 52 8080, 52 8107, 52 8138, 52 8143, 52 8151, 52 8189 und 52 8200. Die Heizlok 65 1008 wurde Ende Juli nach Zittau abgegeben. Dafür erhielt das Bw Bautzen die 44 1618. Die Lok 52 1630 wird demnächst in Meiningen untersucht und soll anschließend dem Bw Zittau zugeordnet werden. Das Bw Bautzen setzt planmäßig noch 9 Lokomotiven der BR 52 ein (Einsatzstelle Loe 3, Einsatzstelle Bw 2, Bw Bautzen 4). U. a. werden folgende Züge mit diesen Loks gefahren: P 8810, P 17841, P 17842;
Nahgüterzüge: Loe ab 7.20 Uhr, Nc 7.34 Uhr/8.20 Uhr, Of 8.27/8.50 Uhr, Hh 9.00 Uhr an; Loe ab 8.20 Uhr, Ebs 8.50/9.22 Uhr, Ng 9.30 Uhr/ 9.50 Uhr, Sfh 10.06 Uhr an; Btz ab 18.33 Uhr, an Bw 19.05 Uhr; Btz ab 11.03 Uhr, an Bw 11.36 Uhr; Hw ab 11.11 Uhr, Btz an 12.16 Uhr (Durchgangsgüterzug); Btz ab 14.35 Uhr, Hw an 19.02 Uhr; Btz ab 10.40 Uhr, an Wilthen 11.10 Uhr.
Legende: Btz — Bautzen, Loe — Löbau; Nc — Niedercunnersdorf, Of — Obercunnersdorf, Ebs — Ebersbach; Sfh — Seifhennersdorf, Ng — Neugersdorf, Hw — Hoyerswerda, Bw — Bischofwerda
Th. (Anfang August 1983)



Wie bereits im Heft 8/83 berichtet, verkehrt seit dem 7. Juli 1983 auf der Strecke Putbus—Göhren die Lok 99 1784. Der P 14107 war der erste mit dieser Lok planmäßig bespannte Zug, nachdem am 6. Juli 1983 die Probefahrten sehr erfolgreich verliefen. Während der Sommerferien verkehrte auf der Bäderbahn ein zusätzliches und nicht im Kursbuch erfaßtes Zugpaar (Putbus ab 9.00 Uhr, Göhren an 10.24, ab 11.07, an Putbus 12.31 Uhr). U. B. z. einen abfahrbereiten Zug in Göhren nach Putbus am 7. Juli 1983.
Foto: W. Krentzien, Saßnitz

Bw Elsterwerda
Im Bw Elsterwerda sind folgende Loks beheimatet: 44 1616, 44 1393 und 44 2193 (Heizloks). Für Leistungen im Reise- und Güterverkehr dienen die 52 8008, 52 8009, 52 8015, 52 8020, 52 8111, 52 8113, 52 8116, 52 8149 und 52 8190. Fünf dieser Maschinen sind ständig im Einsatz. So werden auf der Strecke 400 die Personenzüge 3943, 3946 und 3947 mit Loks der BR 52.8 gefahren. Folgende Güterzüge werden planmäßig mit Dampf bespannt: Ruhland ab 6.52 Uhr, an Elsterwerda 9.41 Uhr; ab Elsterwerda 11.18 Uhr, Senftenberg an 14.25 Uhr, Falkenberg (E) ab 6.01 Uhr, Ruhland an 7.26 Uhr; ab Riesa 18.20 Uhr, Elsterwerda an 18.55 Uhr, ab Drebkau 17.56 Uhr, an Ruhland 18.43 Uhr (letzterer ist ein aus Fad-Wagen bestehender Ganzzug). Ein bis zwei Loks sind außerdem ständig vom Bahnhof Elsterwerda-Biehla aus eingesetzt. Hier werden sie für den Reiseverkehr, aber auch für den Transport von Kieszügen von und nach Teischa, Haida und Kahla eingesetzt.
Dre. (20. Juli 1983)



Klaus Kröber (DMV), Leipzig

Eine nicht alltägliche Verjüngung

Am 26. April 1913 stellte die damalige GROSSE LEIPZIGER STRASSENBAHN (GLSt) unter der Wagennummer 809 einen Triebwagen des späteren Typs 20 in Dienst. 70 Jahre später, fast genau auf den Tag, nämlich am 30. April 1983, erlebte er eine zweite Inbetriebnahme. Während die erste wahrscheinlich ohne besondere Förmlichkeiten abgewickelt worden sein dürfte, war es bei Wiederholung dieses Ereignisses anders. Es wurde ein großer Tag für die Arbeitsgemeinschaft 6/44 „Historische Straßenbahnfahrzeuge" Leipzig des DMV der DDR, als der Wagen 809 nach fast 13jährigen Restaurierungsarbeiten mit einem Aufwand von 8880 Arbeitsstunden bei strahlendem Sonnenschein mit einer Anzahl geladener Gäste zum zweiten Mal auf Jungfernfahrt ging.
In den Jahren 1910 bis 1913 entstanden in den „Centralwerkstätten der GLSt" 100 Wagenkästen mit halboffenen Plattformen. Die Bergische Stahlindustrie Remscheid lieferte die Fahrgestelle mit einem festen Achsstand (2300 mm) und die AEG die elektrische Ausrüstung. Die Wagen verkehrten bis 1963 im Personenverkehr, nachdem im Laufe der Jahre eine Reihe von Veränderungen vorgenommen worden war. Danach verblieben noch einige Exemplare, darunter auch der Triebwagen 1267 (ex 809) unter der Nummer 5067, im Arbeitswagenpark. 1970 wurde er zum Umbau in den Ursprungszustand für Traditionszwecke freigegeben.

Ing. Wolfgang Müller,
Dipl.-Ing. Dieter Bäzold (DMV), Leipzig

75 Jahre Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf West

Vom 17. bis 25. September 1983 findet eine Festwoche anläßlich des 75jährigen Bestehens dieser Dienststelle statt. Eine Lokomotiv- und Dokumentationsausstellung wird die vielfältige Geschichte und Gegenwart des Bahnbetriebswerkes darstellen. Noch nimmt es im Maschinendienst der Rbd Halle eine besondere Stellung ein. Nachstehender Beitrag ist diesem Jubiläum gewidmet.

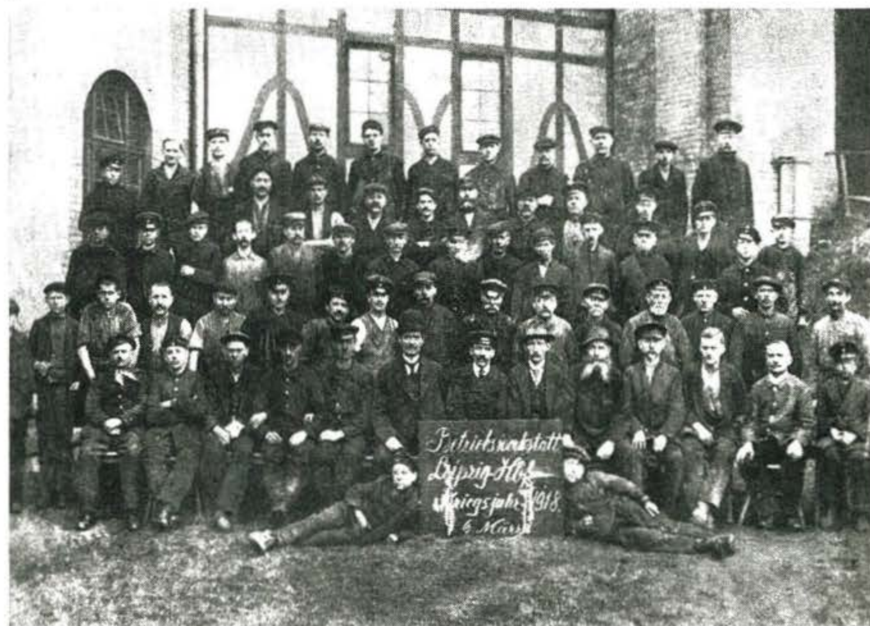
Entstehungsgeschichte

Das Enstehen des heutigen Bahnbetriebswerkes Leipzig Hbf West hängt unmittelbar mit dem Umbau der Leipziger Bahnanlagen in den Jahren 1905 bis 1915 zusammen. Reise- und Güterverkehr wurden betrieblich voneinander getrennt. Jede Bahnverwaltung, die preußische und die sächsische, errichtete je einen großen Rangierbahnhof außerhalb des Stadtgebietes und verband beide durch besondere Güterzugstrecken. Mit den Rangierbahnhöfen entstanden für den Güterzugdienst die heutigen Bahnbetriebswerke Leipzig-Wahren und Engelsdorf.

Auf dem aufgeschütteten Gelände des ehemaligen Berliner Bahnhofs, der wie weitere Bahnhöfe mit dem Bau des Hauptbahnhofes abgetragen werden mußte, errichtete die KPEV eine neue Betriebswerkstatt. Das bereits 1903 abgeschlossene Projekt sah östlich und westlich der Streckengleise nach Berlin, Halle und Cottbus je eine Lokbehandlungsanlage mit Lokomotivschuppen vor. Für eine zentrale Anlage reichte der Platz nicht aus. Auch sollten die Lokleerfahrten von und zu den Zügen möglichst kurz gehalten und dabei das Kreuzen der Hauptgleise des Kopfbahnhofes vermieden werden. Deshalb war der östliche Schuppen für Lokomotiven der Berliner und Magdeburger Züge, der westliche für Lokomotiven der Cottbuser und Thüringer Züge bestimmt. In der Folgezeit stationierte man aber im östlichen Schuppen I, ursprünglich Schuppen III, die Schnellzug- und die elektrischen Lokomotiven und im westlichen Schuppen II die Personenzug- und Rangierlokomotiven. Da im Schuppen I die Elloks und im Schuppen II die Dieselloks stationiert sind, müssen auch heute noch die Hauptgleise von den Triebfahrzeugen gekreuzt werden.

Die 1908 eröffnete „Betriebswerkstatt Leipzig Hbf" gehörte zur Königlichen Eisenbahndirektion (KED) Halle und unterstand der Maschineninspektion Leipzig, ab 1911 Maschinenamt Leipzig. Die DRG führte 1922 die Bezeichnung

1



„Bahnbetriebswerk" ein. Der an sich unlogische Zusatz „West", das Bw liegt ja nördlich des Hauptbahnhofes, ergab sich aus der Notwendigkeit, es von den beiden ehemals sächsischen Bahnbetriebswerken zu unterscheiden. Sie wurden entsprechend ihrer Lage zur Strecke nach Dresden mit dem Zusatz „Süd" und „Nord" bezeichnet. Bei der DRG unterstand das Bw dem Reichsbahn-Maschinenamt (RMA) Leipzig 2 der Rbd Halle und nach Neuordnung der Rbd-Grenzen im Raum Leipzig ab 1. Oktober 1934 mit Süd, Nord und Leipzig-Wahren dem RMA Leipzig 1. Im Jahre 1952 wurden die Maschinenämter aufgelöst und die Bahnbetriebswerke unmittelbar der Verwaltung Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektionen unterstellt.

Zum Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf West gehörten seit Mitte der 20er Jahre bis zu ihrer Auflösung die Lokbahnhöfe Markranstädt, Delitzsch HSG (heute ob Bf) und Eilenburg. Am 1. Oktober 1950 wurde das Bw Leipzig Hbf Nord Bestandteil des Bw Leipzig Hbf West. 1962 übernahm das Bw Leipzig Hbf Süd die Diesellok-Unterhaltung. Ab 1. Januar 1964 gehört das bis dahin selbstständig gewesene Bw Bayerischer Bahnhof mit dem Lokbahnhof Gaschwitz und ab 1. Juni 1967 das ehemalige Bw Zeitz zum Bw Leipzig Hbf West. Die Anlagen des ehemaligen Bw Leipzig Bayerischer Bahnhof erhielt in der Folgezeit ein Baubetrieb der DR. Dafür richtete das Bw Leipzig Hbf West im Juni 1970 auf dem Bahnhof Leipzig-Stötteritz eine Personaleinsatzstelle für den Güterzugdienst ein.

1 Die Belegschaft der Betriebswerkstatt Leipzig Hbf am 6. März 1918, dem zehnten Jahr ihres Bestehens.
Repro: Sammlung Verfasser

2 Lok 89 7188 (ex pr. T 3) für den Rangierdienst im Leipziger Hbf 1932.
Reprobeschaffung: Verfasser

3 Lok 17 286, ex pr. S. 10^2, 1932 im Bw Leipzig Hbf West vor dem Schuppen I.
Reprobeschaffung: Verfasser

Gebäude und Anlagen des Bw

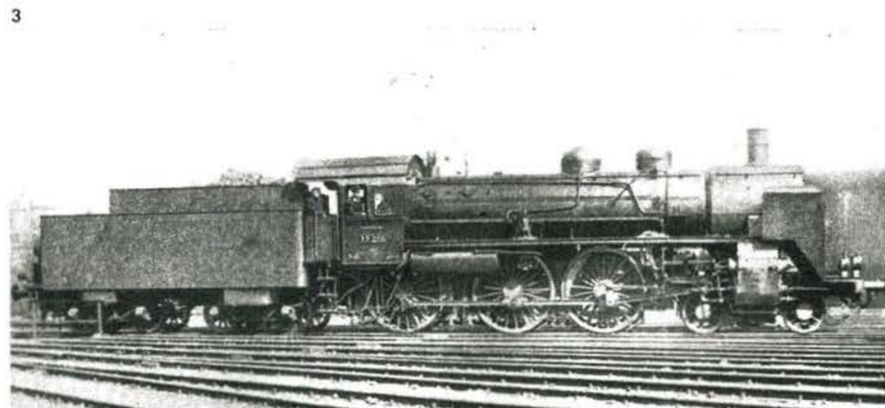
Die Werkstätten und ein Speichergebäude befinden sich an der heutigen Rackwitzer Straße. Mit der Triebwagenstationierung Ende der 20er Jahre erfolgte der Bau eines zweigleisigen, 70 m langen Schuppens mit eingeführter Fahrleitung am Ende des Bw-Geländes in Richtung Halle. Die Lokomotivschuppen sind Halbrundschuppen, Schuppen I mit 25 Ständen, Schuppen II mit 22 Ständen. Die Nutzlänge von 20 bzw. 24 m (13 Stände) reichte bald nicht mehr aus, so daß Erweiterungen vorgenommen werden mußten. Jeder Schuppen besaß soge-

nannte Fabel'sche Rauchabzugseinrichtungen mit Zentralschornsteinen. Diese vier Schornsteine sind auch heute noch ein typisches Kennzeichen für dieses Bw. Die ursprünglichen 20-m-Drehscheiben wurden in den 20er Jahren für die neuen Einheitsloks auf 23 m verlängert. Durch die Teilung der Bw-Anlagen war der Einsatz mechanischer Lokbehandlungsanlagen für Bekohlen und Ausschlacken nicht sehr effektiv. Die körperlich schwere Arbeit der Kohlelader und Ausschlacker wurde erst nach 1950 mit dem Einsatz von Greiferkränen

2



3



EDK 6 und Naßtaschern entscheidend erleichtert. In diese Zeit fällt auch die Übergabe des Sozialgebäudes mit Kulturraum und weiteren Personalräumen als Anbau an das bestehende Übernachtungsgebäude.

Dampflokbetrieb

Von den aufgelösten Lokbahnhöfen bekam die Betriebswerkstatt die preußischen S 3, S 4, S 5^2 und P 4^2 für den Reisezugdienst. T 3 rangierten, T 9^3 besorgten den Ortsgüterverkehr und T 5^1 den Nebenbahn- und Vorortdienst. Gleichzeitig waren auch eine größere Anzahl neuer S 6 beheimatet. Ab 1911 kamen kurzzeitig S 10^1 zum Einsatz, die ab 1915 durch die Drillingslok S 10^2 verdrängt wurden. Eingesetzt waren die Leipziger Schnellzugloks auf allen von Leipzig ausgehenden preußischen Strecken, u. a. mit Langläufen bis Bebra (218 km) und Sagan (221 km). Die S 10^2 blieben nahezu 20 30 Jahre im Bw. Erst 1944 wurden die letzten abgegeben. Die ersten P 8 kamen 1913/14 hierher, mußten aber 1919 als Reparationsleistung abgeliefert werden. Bereits wenig später wurde die P 8 wieder in größerer Anzahl zugeteilt und versah dann ohne Unterbrechung bis zum Jahre 1968 meist den Personenzugdienst.

Zur Baureihenumzeichnung 1925 hatte das Bw Leipzig Hbf West nur die BR 17^2 und 38^{10} als Reisezugloks im Bestand. Ab 1927 wurde für den Schnellzugdienst auch die Baureihe 39 verwendet. Erst 1932 kamen mit den 03 074 bis 03 080 die Einheits-Schnellzugloks hierher, die 1934 wieder abgegeben worden sind. Die neuen 03 151 bis 03 158, mit Ausnahme der 03 154, verblieben nun längere Zeit. Die Lok 03 155 war 43 Jahre im Bw Leipzig Hbf West. Für den schweren Schnellzugdienst nach Berlin, Kassel und Nürnberg, dem die 03 doch nicht ganz gewachsen war, verstärkten 1935 die 01 118 bis 01 121 und 1938 die 01 225 den Bestand. Noch 1940 folgten die Stromlinienloks 01 1001, 01 1053 bis 01 1055 und 01 1066 bis 01 1068. 1944 wurden sie an das Bw Braunschweig Hbf und Hannover abgegeben.

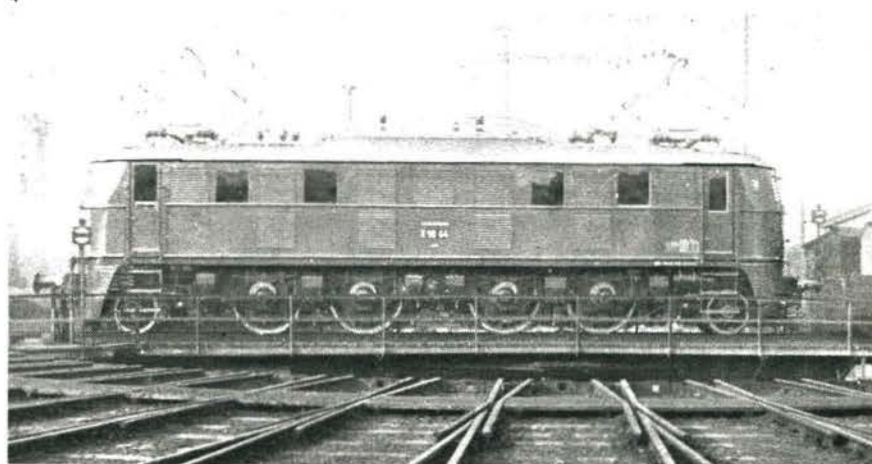
Nach wochenlanger Betriebsruhe zum Kriegsende konnte ab Mai 1945 im beschränkten Umfang der Betrieb wieder aufgenommen werden.

Die Einstellung des elektrischen Betriebes erforderte ab April 1946 einen Mehreinsatz von Dampflokomotiven und die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Lokbehandlungsanlagen. In der Werkstatt wurde die L0-Ausbesserung von Dampflokomotiven aufgenommen, insbesondere der Stromlinienlok 03^{10}, die noch vor Kriegsende aus östlichen Reichsbahndirektionsbezirken hier verblieben waren. Die 100. Lokomotivausbesserung erfolgte am 1. Dezember 1947 bei der 03 1088. Nach dem Umbau der 03^{10} in Normalausführung bei der LOWA in Babelsberg blieben die Lokomotiven bis 1956 im Bw Leipzig Hbf West und versahen mit 03 und 38^{10} den Reisezugdienst. Den Rangierdienst übernahmen Loks der BR 74, 89^{70} und 80. Letztere waren seit 1928 die ersten Einheitslokomotiven im Bw und von 1947 bis 1956 an die Industrie als Werklok vermietet. Sie wurden 1962 durch die V 75, neu 107, abgelöst. Die 03 war seit 1956 die einzige Schnellzugdampflokomotive im Bw und erreichte zeitweise eine hohe Bestandszahl (1960 26 Lokomotiven). In den 50er Jahren gehörten auch einige 41er zum Bw und waren nach Magdeburg, Saalfeld und Plauen im Einsatz. Den Personenzugdienst bewältigte die 38^{10}, von der 1954 im Bw 30 Lokomotiven beheimatet waren. Durch die zunehmende Elektrifizierung und den Diesellokeinsatz verringerte sich der Dampflokbestand ständig. In den 60er Jahren waren noch Neubaulokomotiven 23^{10} und 65^{10} vorhanden, erstere jedoch ohne größere Bedeutung für den Zugdienst. Der Traktionswandel war im wesentlichen 1970 abgeschlossen, und im Sommer 1971 gehörten noch fünf 03, eine 38^{10}, zehn 52 und sieben 65^{10} zum Bw, davon die

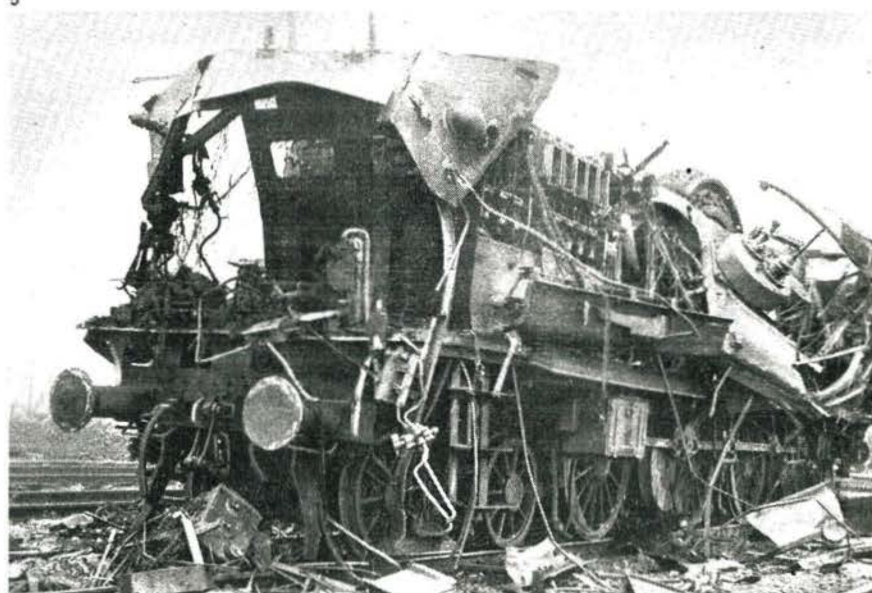
52 und 65^{10} zur Einsatzstelle Zeitz. Die 38 3292 verdiente sich noch ihre Gnadenkohlen als Hilfszuglok. Die BR 03 half aus, wenn Loks der BR 118 des Bw Leipzig Hbf Süd ausfielen. Ab 1971 standen wieder zwei bis drei 03-Maschinen für ausgewählte Leistungen nach Berlin, Cottbus, Saalfeld, Greiz und zeitweise auch Karl-Marx-Stadt planmäßig im Einsatz.
Am 30. September 1978 kam dann in Leipzig nach 141 Jahren und für das Bw Leipzig Hbf West nach 70 Jahren das Ende des Dampflokeinsatzes. Die 03 2058 und 03 2254 beförderten als letzte Züge den D 562 nach und den D 567 von Berlin.
Als symbolisches Denkmal für alle, die auf und an dem geliebten Dampfroß einen großen Teil ihrer Lebenszeit verbrachten und die dem Bw Leipzig Hbf West einen guten Ruf verschafften, wird die Treibachse der 03 176 erhalten und auf dem Bw-Gelände aufgestellt.

Elektrischer Betrieb
Im Sommer 1921 kamen die ersten elektrischen Lokomotiven zum Bw Leipzig Hbf West. Es waren die 1'C1'-Lokomotiven ES 5, ES 6 sowie ES 9 bis ES 19 sowie einige B'B'-Lokomotiven der Reihe EG 511 bis 537. Sie fuhren ab 22. September 1921 bis Bitterfeld, ab 9. April 1922 bis Dessau, ab 1. Juni 1922 bis Halle (S) und ab Sommer 1923 über Dessau bis nach Magdeburg. Die ES 5 und ES 6 wurden wahrscheinlich nicht mehr eingesetzt und 1923 ausgemustert. Im Jahre 1924 erhielt das Bw Leipzig Hbf West die ersten schweren 2'C 2'-Schnellzuglokomotiven ES 51 und ES 52, spätere E 06, sowie einige (1 B)(B 1), und von der damaligen Rbd Breslau 1'C 1'-Personenzuglokomotiven der Reihe EP 202 bis 208, spätere E 30, die einige Jahre danach an das Bw Bitterfeld abgegeben wurden. Von den ES 9 bis 19, spätere E 01, blieben 10 Lokomotiven im Bw bis zu ihrer Ausmusterung. Als letzte wurden die E 01 12 und 13 im Jahre 1929 abgestellt.
Ab dem gleichen Jahr standen dann 13 neue 1'Do 1'-Schnellzuglokomotiven E 17 mit Einzelachsantrieb zur Verfügung. Außerdem waren von 1927/28 bis Ende 1935 die Versuchslokomotiven mit Tatzlagerantrieb E 18 01, spätere E 15 01, und E 16 101 im Bw stationiert.
Nachdem 1932/33 die leichten 1'Co 1'-Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 04 zugeteilt wurden, erfolgte die Abgabe aller E 17 an die Rbd Stuttgart. Außer den E 04 erhielt das Bw auch drei 1'Co 1'-Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 05 und E 05[1] mit Tatzlagerantrieb. Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes am 7. Oktober 1934 auf der Strecke Halle (S)—Köthen (Anh.)—Magdeburg erweiterte sich das Einsatzgebiet der Ellok. Mit den 1936 zugeführten 1'Do 1'-Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 18 kamen wieder schwere Schnellzuglokomotiven zum Einsatz. Im gleichen Jahr folgten die ersten E 44, deren Anzahl bis Kriegsende jedoch gering blieb. Ende 1940 erreichten die E 18 mit 8 Lokomotiven ihren höchsten Bestand.

4



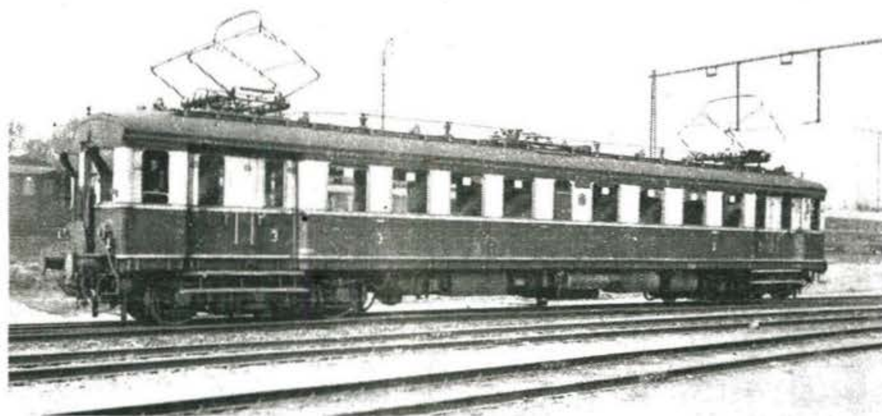
5



Außerdem waren zu diesem Zeitpunkt noch fünf E 04, drei E 05, eine E 06 und drei E 44 vorhanden. Ab November 1942 fuhren die E 18 auch bis nach Nürnberg und München, die E 04 und E 44 bis Weißenfels und Naumburg. Die E 06 war als Schiebelok für Güterzüge zwischen Leipzig-Leutzsch und Leipzig-Wahren eingesetzt.
Eine Besonderheit für das Bw Leipzig Hbf West war der zwischen Leipzig und Halle (S) eingerichtete Schnellverkehr mit elektrischen Triebwagen. Dafür bekam das Bw die ersten elektrischen Schnelltriebwagen der DRG für 100 km/h, spätere ET 41, von denen der erste am 29. Dezember 1927 eintraf. Drei vierachsige Steuerwagen wurden im Sommer 1928 angeliefert. Als Beiwagen fuhren mit Steuerleitungen ausgerüstete normale Ci-Einheits-Personenwagen, die aber nur wenig zum Einsatz kamen. Der Triebwagenverkehr wurde am 20. Februar 1928 eröffnet und brachte neben einer Reihe von Anlaufschwierigkeiten auch Erfolge und neue Erkenntnisse. Die Züge konnten nach Bedarf zu kleineren oder größeren Einheiten zusammengestellt werden. Üblich waren normal ET+ES+ET und verstärkt ET+ES+ET+ES+ET. Mit den Triebwagen wurden viele Versuche abgewickelt, die der Entwicklung der nachfolgenden Einheitstriebwagen der DRG dienten. Bei einem schweren Un-

fall erhielten ein Trieb- und ein Steuerwagen im August 1934 große Schäden und mußten ausgemustert werden. Die ersten Einheitstriebzüge sowie -steuerwagen der späteren Baureihe ET/ES 25 waren ab 1936/37 stationiert. Mit ihnen wurde der Triebwagenverkehr nach Magdeburg über Dessau und Köthen (Anh.) erweitert. Ende 1940 betrug der Bestand fünf ET 41, drei ET 25, zwei ES 41, drei ES 25 und ein EB 41. Letzterer war ein mit Steuerleitungen ausgerüsteter vierachsiger Eilzugwagen der Baureihe E 30.

6



4 E 18 44 nach Anlieferung im Oktober 1938 auf der Drehscheibe vor Schuppen I.
Foto: Bildstelle der Rbd Halle

5 E 06 03 zerstört und ausgebrannt nach dem Fliegerangriff am 13. Dezember 1943 auf dem Leipziger Hbf.
Foto: Bildstelle der Rbd Halle

6 ET 41 – der legendäre erste Schnelltriebwagen der DRG – im Bw Leipzig Hbf West.
Foto: Bildstelle der Rbd Halle

1943/44 wurden fünf E 18 nach Bayern abgegeben, und das Bw erhielt dafür drei E 04. Bei einem Fliegerangriff auf Leipzig am 13. Dezember 1943 gab es mit der E 06 02 und den ET 25 013 und ET 25 014 die ersten Kriegsverluste. Die Fahrzeuge wurden schwer beschädigt, brannten aus und wurden ausgemustert. Von der Rbd Breslau konnten im April 1944 ein ET 25 und ein ES 25 sowie Anfang 1945 zwei E 21, zwei ET 31, zwei ET 51, zwei ES 51 und zwei EB 51 übernommen werden. Weitere Kriegsverluste folgten am 13. Oktober 1944, als die E 04 05 bei einem Fliegerangriff ausbrannte. Bei weiteren Großangriffen auf Leipzig am 27. und 28. Februar 1945 wurden sechs Elloks beschädigt, und drei ET 41 sowie zwei EB 41 brannten völlig aus. Zum Kriegsende waren von den 24 Elloks des Bw nur 15 und von den 13 ET nur noch 6 betriebsfähig.

Ende Mai 1945 wurden E0-Ausbesserungsmöglichkeiten für Elloks eingerichtet und dadurch die noch nicht möglichen Raw-Revisionen hinausgeschoben. Im Juli 1945 war der elektrische Betrieb mit Triebwagen zwischen Leipzig und Naumburg wieder aufgenommen worden. Nach und nach folgten die anderen Strecken. Am 29. März 1946 endete der elektrische Betrieb. Die Leistungen der Elloks und ET mußten von Dampflokomotiven übernommen werden. Die elektrischen Triebfahrzeuge wurden als Reparationsleistung an die UdSSR abgegeben. Für den Einsatz auf den Strecken nach Halle (S)—Magdeburg und Dessau standen zwölf Jahre wieder Elloks der BR E 04, E 44 und die E 17 123 sowie E 18 31 dem Bw Leipzig Hbf West zur Verfügung. Die UdSSR hatte 1952/53 der DDR u. a. die Elloks wieder übergeben. Dadurch war der Wiederaufbau der elektrischen Zugförderung möglich, die am 1. September 1955 zwischen Halle (S) und Köthen (Anh.) eröffnet wurde. In den folgenden Jahren kamen weitere Elloks nach ihrer Generalreparatur im Raw Dessau hinzu. 1961 betrug der Bestand fünf E 04, zwei E 17, zwei E 18, zwei E 21 und zehn E 44. Bei einem schweren Unfall am 15. Mai 1960 vor Leipzig Hbf wurden die E 17 123 und die E 44 053 beschädigt.

Im Januar 1962 wurde mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes nach Altenburg, Espenhain und Borna ein Wendezugbetrieb zwischen Leipzig und Borna eingerichtet und dazu die E 04 01, E 44 109 und E 44 146 für indirekte Steuerung eingerichtet. Ab Frühjahr 1960 befand sich auch wieder der dreiteilige ET 25 012 im Bw. Ihm folgte 1966 der vierteilige ET 25 201. Beide fuhren bis 1972 planmäßig im Zugdienst nach Halle—Magdeburg, Dessau, Altenburg und Erfurt.

Ende 1962 begann ein neuer Abschnitt der elektrischen Zugförderung im Bw Leipzig Hbf West. Die ersten Neubaulokomotiven der Baureihen E 11 und E 42, heute 211 und 242, wurden in Dienst gestellt. Den Anfang machte am 7. Dezember 1962 die E 11 005, der am 12. Dezember 1962 die E 11 006 folgte. Erst seit 1967 befindet sich die Baureihe E 42 ständig im Bestand. Mit zunehmender Stationierung von Neubauloks wurden die Vorkriegsbaureihen ausgemustert oder an andere Bw abgegeben, u. a. die E 18 an das Bw Halle P und Mitte der 60er Jahre bis auf die E 04 01 alle anderen dieser Baureihe. Ab 1. Januar 1968 gehörten dann alle E 04 zum Unterhaltungsbestand des Bw.

Neue Anforderungen stellte im Sommer 1969 der mit Wendezügen eröffnete Betrieb der Leipziger S-Bahn. Durch den starren Fahrplan und das häufige Anfahren und Bremsen entstand ein großer Verschleiß an den Lokomotiven. Anfangs waren vier E 11 und vier E 42 der ersten Lieferserie mit Wendezugeinrichtung eingesetzt. Nach dem Umbau einiger E 42 (103 bis 111) werden diese vorwiegend für die S-Bahnzüge eingesetzt. Von den E 11 hatten die E 11 032, E 11 035 und E 11 036 in den ersten S-Bahnjahren einen den Wagenzügen angepaßten blauen mit gelbem Zierstreifen statt des damals üblichen grünen Anstrichs der Ellok. Im Oktober 1974 kam der erste Halbzug des neuen S-Bahn-Triebzuges der Baureihe 280 zum Bw, der zweite folgte gegen Ende 1975. Sie wurden vorwiegend auf der S-Bahnlinie B nach Wurzen eingesetzt. Die beiden Halbzüge waren nur zeitweise in Betrieb, zuletzt im Jahre 1980.

Als weitere neue Ellok-Baureihe erhält das Bw seit 1977 die leistungsfähigen Co'Co'-Lokomotiven der Baureihe 250, als erste am 17. Juli 1977 die 250 027. Das über Jahrzehnte als Schnellzug-Bw des mitteldeutschen Netzes bekannte Bw Leipzig Hbf West wandelte in den 70er Jahren zunehmend sein Profil. Heute befördern die hier beheimateten Elloks die Schnell-, Personen-, S-Bahn- und Güterzüge. Dafür sind 29 Lokomotiven BR 211, 30 Lokomotiven BR 242, 11 Lokomotiven BR 244 und 29 Lokomotiven BR 250 vorhanden. Von den 244ern werden fünf Lokomotiven beim Bw Roßlau eingesetzt. Außer diesem vorherrschenden Ellokbestand befinden sich für den Rangierdienst auf dem Leipziger Hauptbahnhof noch 16 Diesellokomotiven der BR 105/106 und vier der BR 101/102 im Bw Leipzig Hbf West.

Prof. Dr. Harald Kurz (DMV), Radebeul

Drei-Klappen-Anlagen

Im Gegensatz zu den bekannten im ganzen kipp- oder klappbaren Anlagen bietet eine nur teilweise klappbare Anlage ***mehrere*** *Vorteile.*
Sie läßt sich zum Beispiel in einem Wandregal unterbringen, wobei der Raum oberhalb und unterhalb der Anlage anderweitig genutzt werden kann. Das rollende Material sowie einige nicht befestigte Teile auf den Klappen können auf den feststehenden Teil gebracht werden. Das lästige Abräumen entfällt, und die Modelleisenbahn ist dadurch in kürzester Zeit betriebsbereit. Die hochgeklappten Teile verdecken die Anlage, und bei entsprechend fachgerechter Verkleidung mit Dekofolie oder schönen Postern tritt unter Umständen keinerlei Störung im Raumdekor auf. Entsprechende Verschlüsse im darüberliegenden Regal sichern die Klappen gegen unvorhergesehenes Öffnen.
Die Modellbahnanlage des Verfassers ist ca. 3,50 m lang, der feste Teil 0,50 m breit, die beweglichen Teile ca. 0,60 m. Durch die im Bild 2 gezeigte Gleisführung entstehen zehn Gleisstöße zwischen dem festen und den beweglichen Anlagenteilen, die bei präziser Ausführung zu keinerlei Störungen führen müssen und gleichzeitig als elektrische Trennstellen (abschaltbare Gleise o. ä.) dienen können.
*Nachfolgend sollen einige Varianten von „****teilklappbaren****" Schrank- oder Regalanlagen und deren Herstellungstechnologie beschrieben werden. Zu diesem Problem hat der Autor bereits im Heft 12/1977 unserer Zeitschrift einige Ansichten dargestellt. Nun möchte er einige weitergehende Gedanken hinzufügen.*

Die bei Endklappen ursprünglich verwendete Lösung, bei der die Klappen nur um 90° schwenkbar waren, hat sich nicht bewährt. Die Drehpunkte müssen **über der Schienenoberkante** liegen. Damit wird erreicht, daß sich die Klappen wie bei einem Schreibschrank nach oben klappen lassen.

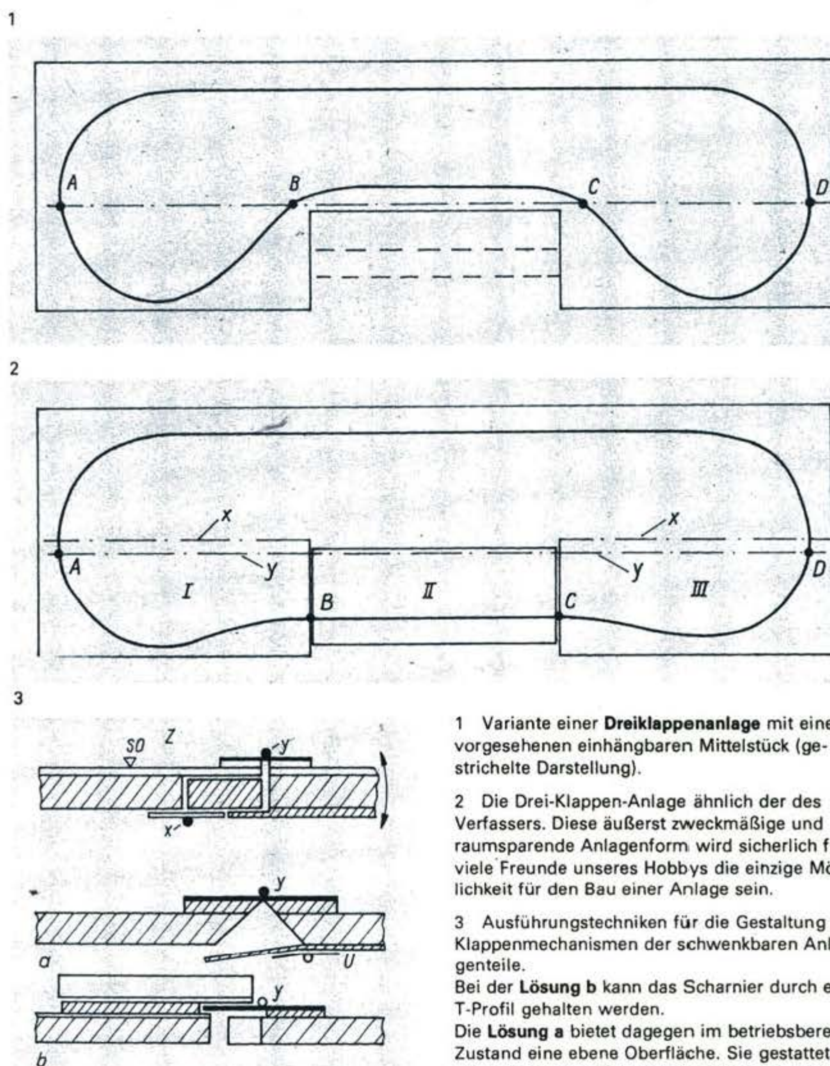
Bei Betriebsstörungen, zu denen bereits Entgleisungen zählen, mußten die Klappen ausgehängt werden. Das erforderte zunächst das Lösen der elektrischen Verbindungen zum beweglichen Anlagenteil, um danach diesen Teil entfernen zu können.

Die neue Anlage mit der dreiteiligen Klappe verfügt über einen Mechanismus, der es gestattet, die beweglichen Anlagenteile sowohl nach oben als auch nach unten abzuklappen (Bild 3). Ein Trennen der als flexible Kabel ausgeführten Verbindungen ist nicht mehr erforderlich. Betriebsstörungen im feststehenden Anlagenteil lassen sich problemlos beheben.

Damit weitgehend handelsübliche Beschläge verwendet werden konnten, erhielten die Endklappen Zwischenstücke Z (Bild 3), die durch Scharniere X mit dem festen Teil der Anlage verbunden sind. Durch leicht lösbare Verriegelungen werden sie in der waagerechten Lage gehalten. Solche Verriegelungen können z. B. umgearbeitete Kistenverschlüsse sein, die nach dem Kniehebelprinzip arbeiten. Da ein Nachlassen der Verriegelung vermieden werden sollte, sind mit Flügelmuttern versehene Spannschrauben eine günstigere Lösung.

Die Klappen I und III können durch die Scharniere Y, die knapp über der Schienenoberkante liegen, nach oben geschwenkt werden. Im Ruhezustand stehen sie senkrecht nach oben, im Betriebszustand liegen sie waagerecht auf den Stützorganen (ausziehbare Tragarme). Beim Aufbau der Anlage (Geländegestaltung) sowie zur Beseitigung von Störungen werden die Verriegelungen gelöst, die Tragarme eingeschoben bzw. weggeklappt und die klappbaren Anlagenteile mit den Zwischenstücken Z um die Achse X nach unten geschwenkt (Bild 3).

Der klappbare Mittelteil II wird in der Regel keinen Gleisübergang zum festen Anlagenteil haben. In diesem Fall be-



1 Variante einer **Dreiklappenanlage** mit einem vorgesehenen einhängbaren Mittelstück (gestrichelte Darstellung).

2 Die Drei-Klappen-Anlage ähnlich der des Verfassers. Diese äußerst zweckmäßige und raumsparende Anlagenform wird sicherlich für viele Freunde unseres Hobbys die einzige Möglichkeit für den Bau einer Anlage sein.

3 Ausführungstechniken für die Gestaltung der Klappenmechanismen der schwenkbaren Anlagenteile.
Bei der **Lösung b** kann das Scharnier durch ein T-Profil gehalten werden.
Die **Lösung a** bietet dagegen im betriebsbereiten Zustand eine ebene Oberfläche. Sie gestattet daher Gleise in äußerster Randlage des festen Anlagenteils.

steht die Möglichkeit, ihn um 180° schwenkbar anzuordnen (Bild 3a und b).
Statt des klappbaren Mittelteils kann auch ein einhängbares Mittelstück nach Bild 1 (gestrichelt) verwendet werden.
In den Abbildungen werden mehrere Varianten als Denkanstöße für analoge Vorhaben vorgestellt.
Die Ausführung derartiger klappbarer Anlagen erfordert eine größere Genauigkeit als das z. B. bei ansteckbaren Anlagenteilen erforderlich ist.
Versuche, die Gleisstöße durch eine Art Radlenker zu sichern, zeigten mehr Nach- als Vorteile (lange Loks verklemmten sich, lange 2- und 3achsige Wagen stiegen auf).
Gebäude und weitere ortsfeste Anlagenteile, desgleichen Tiere und Figuren, sind entweder abnehmbar anzuordnen (als Baugruppen), oder sie werden auf den schwenkbaren Anlagenteilen befestigt.
Über die zweckmäßige Gestaltung einer Drei-Klappen-Anlage wird später berichtet.

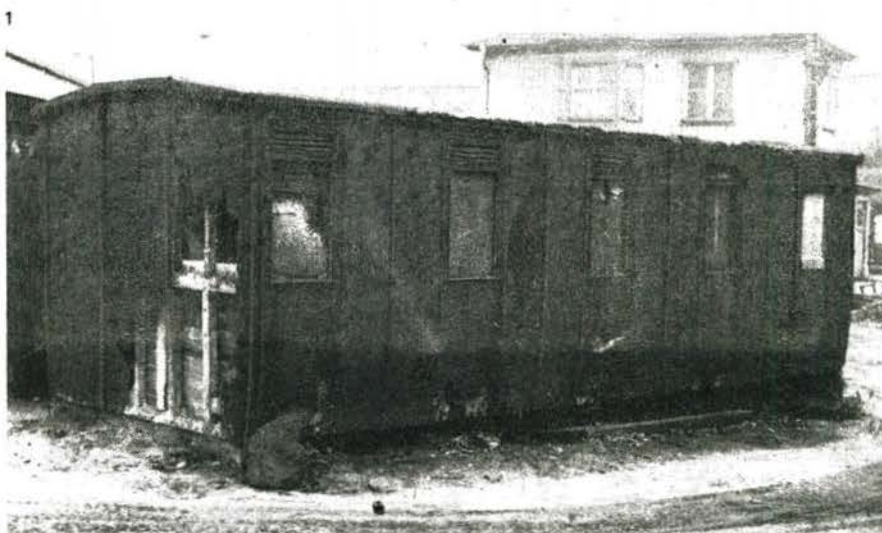
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin

Anregungen vom Vorbild:

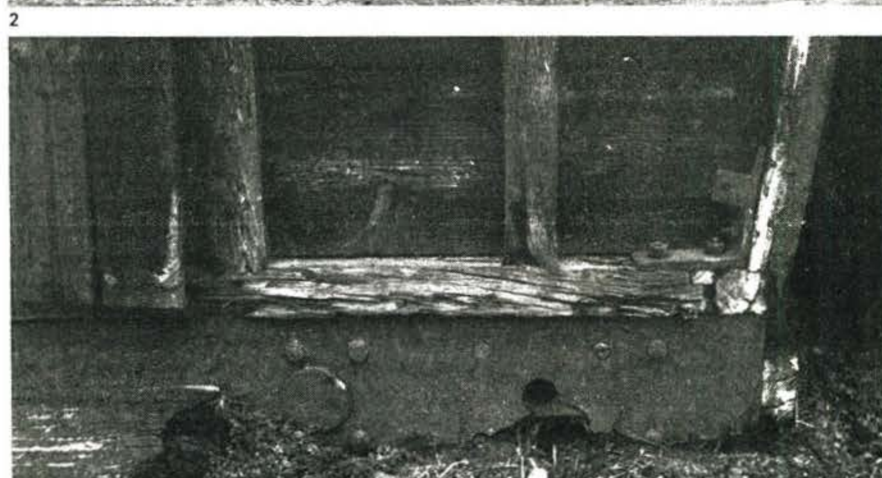
Wieder entdeckt

Auf dem Bahnhof Riesa dient noch immer ein alter Wagenkasten als Abstellschuppen (Bild 1). Äußerlich wenig ansehnlich, ist er doch ein seltenes Zeugnis des Eisenbahnwagenbaus im vorigen Jahrhundert. Der Wagenkasten stammt mit großer Sicherheit aus dem Bestand der ehemaligen Chemnitz-Riesaer-Eisenbahn. 1847 eröffnet und bis 1851 als Privatbahn betrieben, bestand sie von 1851 bis 1862 als Teilstrecke der staatlich verwalteten Niedererzgebirgischen Eisenbahn, von 1862 bis 1869 als Teilstrecke der „Königlich Sächsischen Westlichen Staatseisenbahn" und schließlich ab 1869 als Teilstrecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn.
Der zweiachsige Wagen wurde um 1860 gebaut. Fahrzeuge dieses Typs entstanden in der bahneigenen Werkstatt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie in Leipzig und in anderen Wagenbaufabriken, wie in der Firma Schrumpf und Thomas in Dresden. Das Alter des Wagenkastens ist durch Zeichnungsvergleiche und durch bauliche Besonderheiten, wie z. B. die Holzkastenkonstruktion auf stählernen Längsträgern und die hölzernen mit Blech verkleideten Kopfstücke, belegt. Die gerade Wagenkastenform mit den typischen und oberhalb der Fenster eingelassenen Lüftungsjalusien repräsentiert die zweite Generation im sächsischen Reisezugwagenpark. Sie löste die an die Postkutschenform angelehnten Wagenkästen ab.

1



2



1 Der Wagenkasten auf dem Gelände des Bahnhofes Riesa. Beim Nachbau sollte unbedingt das betagte Äußere berücksichtigt werden.

2 Teil der Stirnwand. Deutlich ist zu erkennen, wo der Puffer und die Notketten befestigt waren.

Fotos: Verfasser

Am Kopfstück sind neben den Bohrungen für die Pufferbefestigung auch die Befestigung für die Notketten erkennbar (Bild 2). Diese Notketten waren ab 1858 neben der für Reisezugwagen seitdem auch vorgeschriebenen Schraubenkupplung erforderlich. Seit 1876 wurde auf die Ketten wieder verzichtet. Ab 1877 kam die doppelte Sicherheitskupplung zum Einbau.
Der Wagen verfügte ursprünglich auch über eine Handbremse, die von einem hochgelegenen offenen Bremsersitz aus zu bedienen war. Dieser Sitz ist bei der Umrüstung des Wagens auf ein durchgehendes Bremssystem entfallen.
Spätestens in den 20er Jahren unseres Jahrhunderts sind die letzten Wagen dieser Bauart dem öffentlichen Verkehr entzogen worden. Auf der Anlage könnte das Modell eines solchen selbstgebauten Wagenkastens Platz finden.

Hans-J. Hagedorn (DMV), Frose

Die AG 7/11 Aschersleben und ihre TT-Anlage

Wie bereits aus der AG-Bezeichnung ersichtlich, gehören wir zu den ältesten Arbeitsgemeinschaften des Bezirksvorstandes Magdeburg. Vor nunmehr 20 Jahren befaßte sich unsere aus nur 10 Freunden bestehende AG mit dem Bau einer kleinen H0-Anlage, der wenig später eine größere folgte. Raumschwierigkeiten zwangen dazu, 1970 die Nenngröße H0 aufzugeben. So entstand bis 1974 die erste größere TT-Anlage. Sie wurde noch im gleichen Jahr anläßlich der Berliner Modellbahnausstellung am Fernsehturm gezeigt und fand viel Zuspruch. Dieser Erfolg, aber auch ein abermaliger Wechsel der Arbeitsräume bestärkte uns beim Festhalten an TT. Die winkelförmige Anlage wurde 8 m lang umgestaltet und anläßlich des 30. Jahrestages der DDR erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt. Ende des vergangenen Jahres waren alle Arbeiten soweit abgeschlossen, daß wir nun die Anlage anläßlich des 5. Verbandstages des DMV in Magdeburg der Fachwelt und Tausenden Interessenten zeigen konnten. Vielfach wurde der Wunsch geäußert, mehr über die Anlage zu erfahren. Dem kommen wir gern nach und möchten das Ergebnis unserer Bemühungen hiermit in Wort und Bild vorstellen.

Das Ziel unserer Arbeit

Eigentlich sollte es nie eine Ausstellungsanlage werden. Vielmehr wollten wir zunächst Erfahrungen sammeln. So standen solche Probleme, wie die Größe der Platten, der Gleisselbstbau, Neigungsverhältnisse, Radien der Gleise, Länge der Blockabschnitte sowie deren Schaltung und der Geländebau zur Debatte. Außerdem sollte getestet werden, inwieweit der Bau von Schmalspurfahrzeugen in der Nenngröße TT_m möglich ist. Und nicht zuletzt wollten wir die Zugkraft und das Verschleißverhalten der Fahrzeuge des VEB BTTB untersuchen. Deshalb entstand die Anlage nach keinem direkten Vorbild!

Die Streckenführung

Im Prinzip besteht die Gleisanlage aus drei Ovalen. Die beiden äußeren stellen eine zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke dar. Um ein ständiges Fahren der Züge, bedingt durch den automatischen Streckenblock, zu vermeiden, wurde bewußt der jetzige rechte Teil der Strecke eingleisig ausgeführt. Das dritte Oval stellt zum Teil die Nebenbahn dar. Hier befinden sich der Bahnhof Hasselbach sowie eine sechsgleisige nicht sichtbare Abstellgruppe. Alle drei Ovale sind am Anlagenrand durch eine Abzweigstelle verbunden. Somit stellen die Strecken ein selten gebautes Motiv dar. Die Schmalspurbahn wurde achtförmig angelegt. Im Bahnhof Hasselbach besteht Übergang bzw. Umschlag für Personen und Güter zur Schmalspurbahn. Weiter befinden sich hier Reparaturmöglichkeiten für Tenderloks der Regel- sowie Schmalspurbahn in einem Gebäude. Besonders interessant ist der Bahnhof Bernhardsthal. Im Teil der Nebenbahn gelegen, existieren hier Anschlußgleise, die in einen größeren holzverarbeitenden Betrieb führen. Tiefer als das Empfangsgebäude und der Regelspurteil liegt die Schmalspurseite.

An der zweigleisigen Hauptstrecke befindet sich noch ein weiterer Haltepunkt. Hier existierte früher sogar ein Spurwechselbahnhof. Der Lokschuppen, einige Gleisstücke sowie das vergessene Einfahrsignal deuten noch die alten Anlagen an.

Die Schaltung

Die gesamte Stromversorgung erfolgt über handelsübliche Trafos. Alle drei Gleisovale sind schaltungstechnisch voneinander getrennt und haben ihren eigenen Fahrtrafo, ebenso die Schmalspuranlage. Je ein Trafo versorgt Zubehörteile. Ein großer 24-V-Trafo steht zum Bedienen der Fernmelderelais zur Verfügung. Die gesamte Schmalspurstrecke, der Bahnhof Hasselbach, sowie die in der Nebenbahn befindliche Abstellgruppe, werden manuell geschaltet. Alle übrigen Gleise sind durch den automatischen Streckenblock gesichert.

Die Gleise

Für beide Spurweiten wurde das Sebnitzer Gleismaterial verwendet. Die Schmalspurweichen sind von PIKO, wurden jedoch mit Modellprofil ausgerüstet. Als Regelspurweichen kam zunächst BTTB-Material zum Einbau. Der große Weichenwinkel und der nicht immer zuverlässige Weichenantrieb veranlaßte u. a. schließlich zum schrittweisen Selbstbau von 15°-Weichen, die mit Fernmelderelais angetrieben werden.

Der Fahrzeugpark

Der Fahrzeugpark umfaßt das gesamte Produktionssortiment des VEB BTTB. Um wirklich vorbildgerecht zu fahren, erhalten Güter- bzw. D-Züge die größtmögliche Länge. Besonderen Reiz stellen hierbei Ganzzüge dar. In eigener Werkstatt entstanden 25 regelspurige Triebfahrzeuge, zu denen eine Kö, verschiedene Güter- und Schnellzugloks sowie SVT der Bauart Köln gehören, und zahlreiche Eigenbauwagenmodelle.

Für die Schmalspurbahn sind Modelle vorhanden, deren Vorbilder auf den beiden Harzbahnen verkehren. Fast alle Wagen wurden – um dem Ausstellungsbetrieb gerecht zu werden – mit Metallagern und Metallradsätzen ausgerüstet.

Proportionen müssen stimmen

Was bezwecken nun unsere Bemühungen? Hier die eindeutige Antwort: Es gehört zu den Aufgaben der Arbeitsgemeinschaften, den Besuchern einen weitgehend vorbildgerechten Eisenbahnbetrieb vorzuführen. So ist es unseres Erachtens nicht vertretbar, daß Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes aus einer 01 und drei vierachsigen Reisezugwagen bestehende „Superstandardzüge" auf ihren Anlagen breiten Kreisen der Öffentlichkeit zeigen. Hier sollte jeder nach seinen Raummöglichkeiten die richtige Nenngröße und ein geeignetes Motiv wählen.

In den 90er Jahren ist dann der Bau unserer eigentlichen Anlage geplant. Hier werden dann alle Erfahrungen Eingang finden.

1 Soeben ist die E 1819 mit ihrem Sonderzug am Bahnsteig eingetroffen, und die DMV-Großveranstaltung unter dem Motto „Die letzten Dieseltriebwagen der DR" kann beginnen. Von links nach rechts sind aufgestellt: SVT Bauart Köln, 410 PS Eiltriebwagenzug, eine V 36 mit dem VB 147 ex VT Bauart Stettin, ein VT 135, der bekannte LVT und einer der bekannten Triebwagen der Harzbahnen.

2 Die BR 01 hat soeben auf dem Bahnhof Hasselbach ihren Sonderzug in die Ecke geschoben.

3 Eine mit einer Kö bespannte Rangierabteilung vor einer aus Mamos-Teilen gefertigten Fabrik im Bahnhof Hasselbach.

4 Blick auf das ehemalige Bahnbetriebswerk. Heute werden diese Anlagen nur noch selten genutzt. Der Kohlekran wurde abgebaut. Der Hochbehälter ist bereits vor Jahren außer Betrieb genommen worden. Abgestellt bzw. restauriert sind die 89 204, 84 007 und 99 6101. Der VT 135 655 fährt gerade in den Bahnhof ein.

5 Ein von der 99 6001 beförderter GmP erreicht den Bahnhof Hasselbach.

6 Historische Triebfahrzeuge: Die 44 195, erste Öllok der DR, befördert einen schweren Kohlenzug, unterstützt von der 52 006. Zum Einsatz fährt die E 1819.

7 Mit der 99 6001 durchs Selketal – oder?

8 Die 94 705 verläßt mit ihren dreiachsigen preußischen Reisezugwagen den Bahnhof Hasselbach. Ausflügler grüßen zum VT 133 522 hinüber.

Fotos: W. Albrecht, Oschatz

1

2



3



4



5



6



7



8

Wolf-Dieter Thierkopf, Magdeburg

Getriebeumbauten in TT-Fahrzeugen

Was zunächst zu berücksichtigen ist
Mit diesem Beitrag sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, um ein nahezu vorbildgetreues Fahrverhalten der Triebfahrzeuge zu erreichen. In den Heften 4/77, 8/78, 5/80 und 8/80 unserer Zeitschrift erschienen innerhalb der Reihe „Wie warte, pflege und repariere ich…" Beiträge, auf die im folgenden aufgebaut wird. Die Hinweise und Zeichnungen sind praktisch erprobt worden. Deshalb wurde, bis auf Ausnahmen, auf detaillierte Maßangaben verzichtet, da sie ohnehin von Fall zu Fall von der jeweiligen Baureihe, der vorgesehenen Untersetzung, dem zur Verfügung stehenden Material u.a. abhängig sind. Einheitlich ist lediglich der Wellendurchmesser von 2 mm.
Die vorgenommene Gruppeneinteilung basiert auf der jeweils übereinstimmenden Grundkonstruktion der Triebfahrzeuge und Getriebe:

Gruppe I: BR 35, 81, 92, 103, 107;
Gruppe II: BR 56, 86;
Gruppe III: BR 171 (LVT).

Sämtliche Umbauten erfolgten auf Grundlage der jeweils vorhandenen Fahrgestelle bzw. Lokrahmen.

Praktische Hinweise
Zahnräder: **Alle** verwendeten Zahnräder stammen aus der Produktion des VEB Berliner TT-Bahnen. Da sie einzeln nicht erhältlich sind, ist der Kauf kompletter Teile allerdings nicht zu vermeiden. **Hinweis**: Die angegebenen Zehnerritzel sind zwar schräg verzahnt, trotzdem lassen sie sich mit den flachen Ausführungen der übrigen Zahnräder kombinieren.

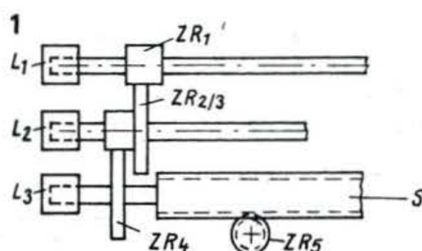
Wellen sind als komplette Teile (Wellen, Zahnräder) handelsüblich, und entsprechend bearbeitet, einzusetzen.

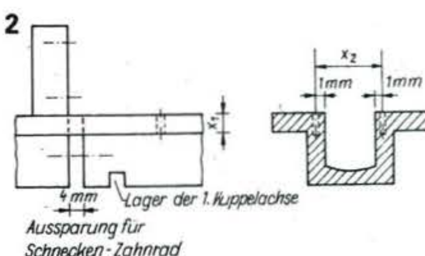
Hinweis: Die Ritzelwelle in Gruppe II ist – wegen „Überlänge" – nicht aus einem handelsüblichen Teil zu gewinnen. Hier bleibt nur die Selbstanfertigung. So ist es möglich, sie mit Hilfe einer Steckmuffe aus zwei Teilen herzustellen. Ein sorgfältiges Justieren ist dabei Voraussetzung.

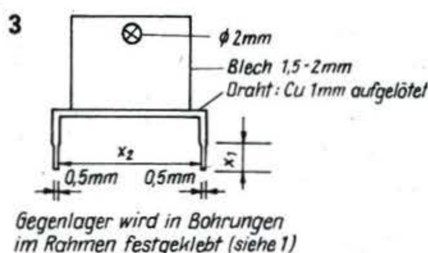
Lager: Empfohlen wird der generelle Einsatz der viereckigen Plastelager (bessere Justiermöglichkeit, besserer Sitz).
Kleber: Das in fast allen Fällen erforderliche Einkleben der Lager sollte mit Epasol EP 11 erfolgen. Noch mögliche Ausweichvarianten: Cenusil und Chemikal. Alle anderen Kleber sind ungeeignet!

Ballast: In fast allen Fällen sind Veränderungen des Ballastes erforderlich. Vor allem betrifft das die Gruppe II – hier ist praktisch eine Neuballastierung erforderlich.

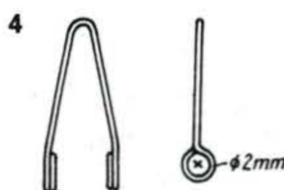
Bei Gruppe II zu beachten
Die „Überkreuzschaltung" der Loks entfällt. Einbau neuer Entstördrosseln bzw. Leitungsverlängerung erforderlich.
Die Motorhalterung paßt nicht mehr. **Eine** mögliche Lösung: Motor nach endgültigem Zusammenbau mit Cenusil oder Chemikal auf dem Rahmen befestigen. Klebstellen lassen sich mitunter relativ leicht wieder lösen. Hier bitte kein Epasol verwenden!

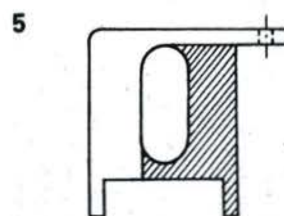
1


2


3


Gegenlager wird in Bohrungen im Rahmen festgeklebt (siehe 1)

4


5


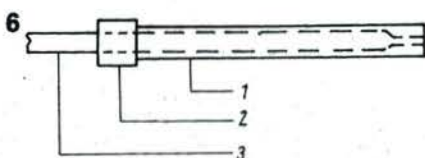
6


Tabelle 1: Zahnräder

Zahl der Zähne	zu beachten
10	beliebige Radsätze
12	Ritzelwelle (alt) BR 81/92, 103, Zwischenwelle BR 118, 130, 254
15	Zwischenwelle BR 118, 130
20	Zwischenwelle BR 254, Schneckenwelle BR 56, 86, 171 (WT)/ falls noch erhältlich, Schneckenwelle der T 334

1 **Getriebe-Schema für Gruppe I und II**
L – Lager; GL – Gegenlager/in jeweiliger Ausführung; S – Schnecke; ZR_1 – Ritzel; $ZR_{2/3}$ – Zwischenrad; ZR_4 – Schnecken-Zahnrad; ZR_5 – Schneckenrad (Radsätze)

2 Rahmen (Fahrgestell)
Gruppe I
Erforderliche Arbeiten am Rahmen
– Aussparungen für L_1 und L_2
– Aussparungen für Schnecken-Zahnrad
– Bohrungen für Gegenlager

3 Gegenlager

4 Sicherungsfeder
(Federdraht 0,3 mm), zwischen $ZR_{2/3}$ und Gegenlager zur Verhinderung des Längsspiels.

5 Halteblech
Bei BR 81/92 schraffierten Teil wegschneiden, vordere Haltenasen beim Zusammenbau **sorgfältig** festdrücken!

6 Ritzelwelle
(gilt auch für Gruppen II und III – Rundstahl ∅ 2 mm)
1: Sicherungshülse
(Drahtwendel oder Plasteröhrchen ∅ innen 2 mm)
2: Ritzel
3: Ritzelwelle

Tabelle 2:
Mögliche Untersetzungen (Empfehlung)
(Getriebeschienen stets beachten! Bei den angegebenen Us ist die Us Schnecke – Schneckenrad mit einbezogen.
ZR – Zahnrad; Zz – Zähnezahl;
Us – Untersetzung

Gruppe I und II

ZR	1	2/3	4	5	Us
1. Zz	10	10/15	15	10	22,5:1
2.	12	12/20	20	10	27,7:1
3.	10	10/15	20	10	30 :1
4.	10	12/20	20	10	33,3:1
5.	10	10/20	20	10	40 :1

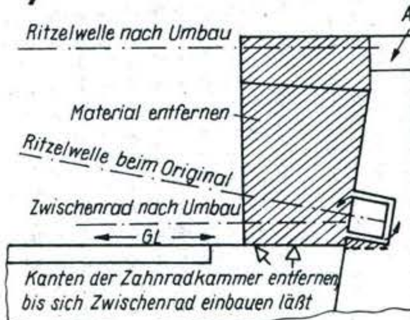
Anmerkung: Der u. U. naheliegende Gedanke, die Aussparung im Lokrahmen bei Gruppe I durch Verändern der Kombination 3., nämlich
10 10/20 15 10 30:1
zu vermeiden, ist nicht möglich. ZR 2/3 würde an der Schneckenwelle schleifen.

Gruppe III (LVT)

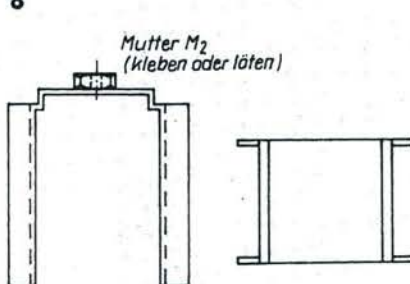
ZR	1	2	3	Us
1. Zz	10	20	12	24:1
2.	10	20	15	30:1
Denkbar wäre	10	20	20	40:1

Dabei müßte aber auch der Motor höher gesetzt werden – der Platz ist aber im Fahrzeug – bei Beibehaltung der Grundkonstruktion – nicht vorhanden!

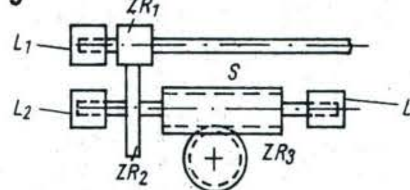
7



8



9



10



Anmerkung:
Ein Umbau auf die jeweilige Kombination 1. lohnt den Aufwand kaum. Spürbare Verbesserungen im Fahrverhalten waren erst ab Us 27:1 bzw. 30:1 festzustellen. Das hängt u. a. mit den Anlaufeigenschaften zahlreicher TT-Motoren zusammen, auf die hier aber nicht näher eingegangen werden soll.

Gruppe II

7 Getriebegehäuse (Ausschnitt)
Getriebedeckel sinngemäß bearbeiten!
Material entfernen
– Kanten der Zahnradkammer entfernen, bis sich Zwischenrad einbauen läßt

A – Aussparung für neues Ritzelwellenlager
GL – Gegenlager (Plaströhrchen ∅ innen 2 mm)
Anmerkung: Das Gesamt-Getriebe auf dem Getriebegehäuse aufbauen!

8 Neue Halterung für Lokgehäuse
(Messingblech 0,5 mm)
(Maße an Rahmen **und** Ballastmasse abnehmen

Gruppe III

Getriebe-Schema für LVT/BR 171 L – Lager; S – Schnecke; ZR_1 – Ritzel; ZR_2 – Schnecken-Zahnrad; ZR_3 – Schneckenrad (Radsätze)

Gruppe III

9 Beachten: doppelten Aufbau des Getriebes; Zweite Rahmenwange ist analog zu bearbeiten. Getriebeaufbau (Klebetechnik) auf einer Rahmenwange vornehmen

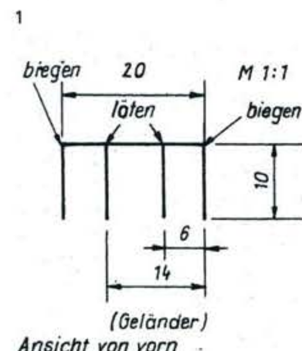
10 Bodenplatte (Motor- u. Getriebeimitation). Bedingt durch die größeren Zahnräder (Schneckenräder ZR_3) sind in der Bodenplatte zwei entsprechende Aussparungen einzubringen.

BR 111 in TT entsteht

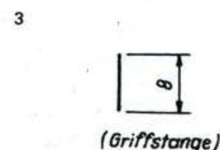
Zuerst wird das Gehäuse mit den Ballaststücken der BR 110 vom Fahrwerk abgenommen. An die Umlaufbleche, die sich nach dem Lösen der Ballaststücke aus dem Gehäuse herausziehen lassen, wird später das Geländer angelötet, und die Griffstangen werden an das Fahrwerk angeklebt. Nun sind die Plastescheiben im Führerhaus des Gehäuses zu lösen. Vorsicht ist geboten, damit die Plastescheiben nicht zerspringen. Jetzt wird das gesamte Gehäuse gespritzt. Dazu nimmt man orange und entsprechend verdünnte Nitrolackfarbe. Anschließend werden die Geländer hergestellt. Dazu wird entsprechender Draht verwendet (Bild 1 und 2). Ist dies geschehen, können sie an die Umlaufbleche angelötet werden (Bild 4). Die Griffstangen entstehen ebenfalls aus Draht (Bild 3) und werden mit Klebstoff befestigt. Nun werden die Spitzensignale mit weißer Nitrolackfarbe und die Regelschlußsignale mit signalroter Nitrolackfarbe bearbeitet. Die Griffstangen am Führerhaus sollten schwarz gehalten werden. Die Streifen an der Pufferbohle werden mit gelber Farbe versehen. Sind diese Arbeiten erledigt, wird das Modell zusammengebaut. Lokschilder sollten auf fotografischem Wege angefertigt werden.
Das Modell ist nun einsatzbereit.

Frank Mättig, Zittau

1



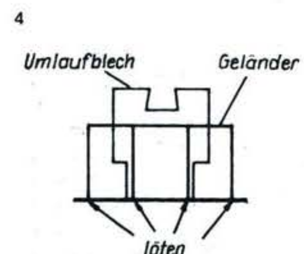
3



2



4



Aufruf zum 15. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" 1984

Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft in Übereinstimmung mit dem Zentralrat der Freien Deutschen Jugend und dem Ministerium für Volksbildung alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen und Stationen Junger Naturforscher und Techniker, an den Pionierhäusern, die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR und die Brigaden der Pioniereisenbahnen unserer Republik zur Teilnahme am 15. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" auf.

1984 begehen die Bürger der Deutschen Demokratischen Republik den 35. Gründungstag ihres sozialistischen Staates. Am Vorabend des Geburtstages unserer Republik wollen auch die jungen Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn Rechenschaft über ihre Aktivitäten ablegen. Damit leisten auch wir einen würdigen Beitrag zum Geburtstag unserer Republik und können eine erfolgreiche Bilanz unserer gesellschaftlichen Entwicklung dokumentieren.

Es ist eine schöne Tradition geworden, daß wir zu gesellschaftlichen Höhepunkten unsere Arbeitsergebnisse abrechnen. Leitmotiv für unsere Arbeit ist das Erfüllen des Pionierauftrages „Pionierexpedition — meine Heimat DDR!" und des FDJ-Auftrages „Friedensaufgebot der FDJ".

- Erforscht unser sozialistisches Vaterland. Untersucht dabei, wie im Verkehrswesen Eures Heimatbezirkes die Beschlüsse von Partei und Regierung verwirklicht werden.
- Gute Lernergebnisse in der Schule zu erreichen, ist die wichtigste Aufgabe jedes FDJlers, Thälmann-Pioniers und Schülers. Durch die aktive Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft vertieft und erweitert Ihr Eure Kenntnisse und Fähigkeiten, entwickelt neue Ideen und löst anspruchsvolle Aufgaben.
- Seht Euch im Heimatort um, erkundet, wie die Werktätigen im Verkehrswesen den Fünfjahrplan erfüllen und die Ziele des X. Parteitages der SED verwirklichen.
- Unterbreitet Vorschläge, wie die Ziele des Fünfjahrplanes erreicht werden können und legt sie den zuständigen Leitern und den Arbeitskollektiven zur Diskussion vor.
- Macht Euch vertraut mit den Leistungen der sowjetischen Eisenbahner.

Veranschaulicht die Vorhaben der sozialistischen ökonomischen Integration auf dem Gebiet des Verkehrswesens in der sozialistischen Staatengemeinschaft!

Über die Ergebnisse beim Realisieren des Pionier- und FDJ-Auftrages wird zum Spezialistentreffen Rechenschaft abgelegt und über die gesammelten Erfahrungen berichtet. Durch Eure aktive Teilnahme am Spezialistentreffen tragt Ihr dazu bei, daß dieses Treffen zu einem großen Erfahrungsaustausch der jungen Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Pioniereisenbahner unserer Republik wird.

Durch die Kommission für Jugendarbeit sind dazu folgende Regeln erlassen worden:

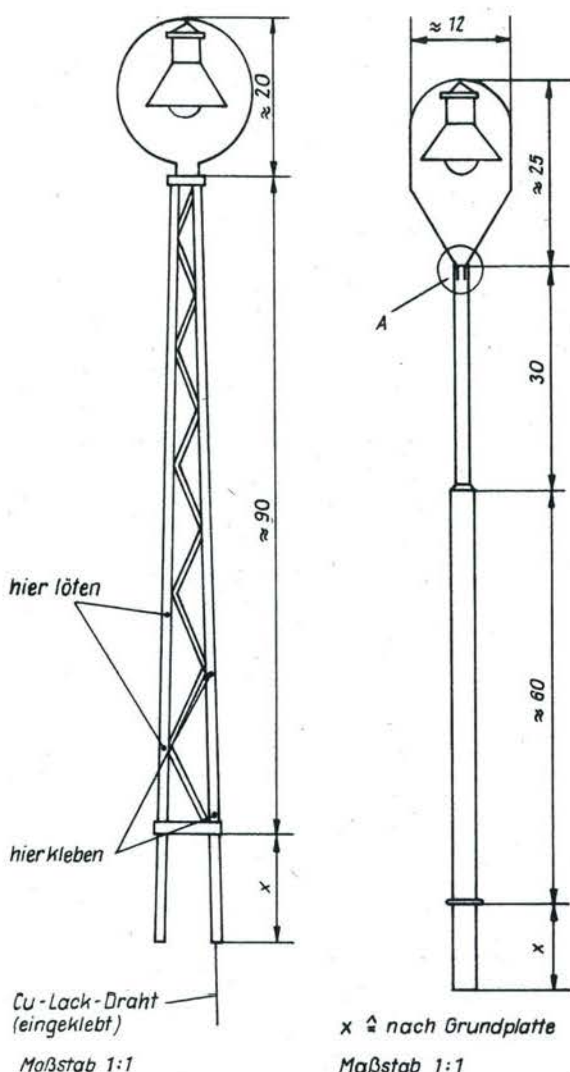
1. Das Spezialistentreffen findet auf zwei Ebenen statt:
auf Bezirksebene bis zum 31. Mai 1984,
auf Republiksebene an 3 Tagen in den Herbstferien 1984 im Reichsbahndirektionsbezirk Magdeburg.
2. Teilnahmeberechtigt sind alle Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner" und „Junger Modelleisenbahner" an den Schulen, Stationen Junger Naturforscher und Techniker, den Häusern der Jungen Pioniere und den Pioniereisenbahnen und die Kinder- und Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR.
3. Die Bewertung erfolgt getrennt nach den Altersgruppen 10 bis 14 Jahre und 15 bis 18 Jahre. Eine Mannschaft wird durch die Teilnehmer vertreten.
4. Teilnahmemeldungen müssen bis zum 31. Januar 1984 bei den zuständigen Bezirksvorständen des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR abgegeben werden, die die Mannschaften zum Tag des Spezialistentreffens einladen. Die Teilnahmemeldungen müssen enthalten:
Name der Arbeitsgemeinschaft;
Altersgruppe (10 bis 14 oder 15 bis 18 Jahre);
Art und Bezeichnung des Exponates;
Angaben zum Platzbedarf und zu technischen Hilfsmitteln;
Namen und Geburtsdaten der Teilnehmer und Betreuer.
5. Es können folgende Exponate eingereicht werden:
Modelle, Ausschnitte aus Modelleisenbahnanlagen, Modellbautechnologien;
elektrotechnische Schaltungen mit Industriematerial;
elektronische Schaltungen und Funktionsmodelle;
Dokumentationen, Sammlungen und Chroniken zur Geschichte der Deutschen Reichsbahn und des Klassenkampfes der Eisenbahner;
Neuererleistungen für die Deutsche Reichsbahn, die Pioniereisenbahnen und den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR.
6. Die Bewertung der Exponate erfolgt im Rahmen einer öffentlichen Verteidigung anläßlich des Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" durch eine Jury. Der Jury gehören an: Vertreter des Bereiches Volksbildung, Vertreter der Freien Deutschen Jugend, Vertreter der Deutschen Reichsbahn, Teilnehmer der Mannschaften und Mitglieder der Kommission für Jugendarbeit.
Sie wird geleitet vom Vorsitzenden oder einem von ihm benannten Mitglied der Kommission für Jugendarbeit. Bewertungskriterien für Exponat und Verteidigung sind:
meßbarer Nachweis der Erfüllung des Pionier- und FDJ-Auftrages;
Grad der Verallgemeinerungsfähigkeit und die Nachnutzungsmöglichkeit der Exponate;
Nachweis des geistigen Erfassens des Exponates;
Originalität des Exponates.
7. Die Jury vergibt als Anerkennung für die besten Exponate Diplome und Ehrenpreise.
Jeder Teilnehmer und jede teilnehmende Mannschaft erhält eine Teilnehmerurkunde.
8. Die auf den Bezirkstreffen mit dem Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes ausgezeichneten Mannschaften erhalten gleichzeitig die Delegierung zum Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner".

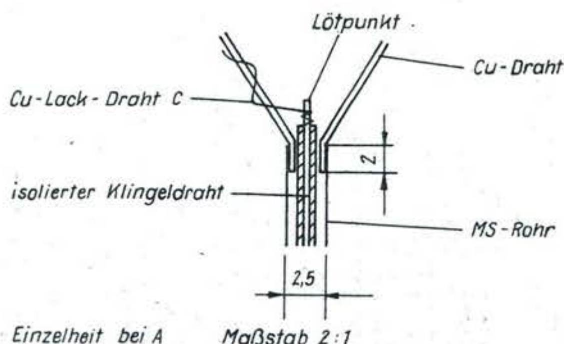
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Kommission für Jugendarbeit

Vorbildgerechte Leuchten für die Modelleisenbahn

Da wäre zuerst zu klären, ob sie nur zur Staffage oder zum richtigen Betrieb benötigt werden. Im ersten Fall kann man sie unter Umständen noch zierlicher herstellen. Hier wird allerdings der zweite Fall beschrieben; es sollen also betriebsfähige Leuchten entstehen.

Leuchten mit Stahlrohrmasten
Für die Nachbildung von Leuchten aus Stahlrohrmasten eignen sich die leeren Tubetten unserer Kugelschreiber. Beachtet werden muß, daß gemäß dem Vorbild auch beim Modell der Mastquerschnitt verringert werden muß. Die kleineren Tubetten aus den Mehrfarbstiften passen genau in die Bohrung der großen hinein. Mit einer kleinen Hohlkehle verlötet, ist unser Mast schon im Rohbau fertig. Beim Zusammenstecken der Hülsen ist darauf zu achten, daß der zum spitzen Ende der großen Tubette hin vorhandene Ring zum unteren Ende des Mastes weist. Damit haben wir gleich einen Richtpunkt für die Höhenbegrenzung bei der Montage der Leuchten auf der Anlage, die in 3 mm starken Löchern erfolgen kann.
Beim Zusammenlöten darf die Bohrung nicht verstopfen, da sie zur Verkabelung noch benötigt wird. Ist der Rohrquerschnitt ebenfalls freigeblieben, ist nun am oberen Ende des Mastrohlings ein etwa 0,4 mm bis 0,6 mm starker blanker Cu-Draht einzulöten (Skizzen). Vor dem Löten sollten die Enden des etwa 55 mm langen Auslegermaterials auf ein bis zwei Millimeter breitgequetscht werden. Wer sich das Einlöten nicht zutraut, kann den Ausleger auch von außen an die Tubette löten. Sauber befeilt, läßt sich diese Art der Befestigung vom Modellcharakter her noch verantworten.
Soweit zur rein mechanischen Seite des Leuchtenbaus. Nun zur Elektroinstallation! Hier hört sich auch alles komplizierter an, als es in der Praxis ist. Benötigt werden feiner kunststoffisolierter Klingeldraht, Außendurchmesser 0,6 mm bis 0,8 mm und Cu-Lackdraht von 0,2 mm bis 0,3 mm. Der Klingeldraht wird an einem Ende auf etwa 2 mm isoliert. Hieran ist ein 50 mm langes Stück des Cu-Lackdrahts anzulöten. Die Lötstelle ist sauber zu glätten und mit etwas Klebstoff zu isolieren. Am besten eignet sich hierzu Zweikomponentenkleber. Nach dem Aushärten des Klebstoffs wird der Draht vorsichtig in den hohlen Mast eingefädelt, so daß am oberen Ende der Lackdraht herausragt. Jetzt ist die Durchführungsstelle ebenfalls mit etwas Klebstoff zu sichern. Dies wirkt zusätzlich isolierend, wichtiger ist aber, daß dadurch das Kabel im Mast festgelegt wird. Man kann auch den ganzen Mast mit Klebstoff vollaufen lassen. Dann sollte jedoch etwas verdünntes Duosan-Rapid, von der unteren Mastöffnung her, eingefüllt werden. Nach ausreichender Aushärtungszeit sind die Isolationen zu prüfen. Erst dann wird eine glasklare Stecksockellampe mit dem Lötpunkt des Mittelkontakts mittig von unten an den Ausleger gelötet (Skizze). Danach wickelt man den Lackdraht vorsichtig von der Austrittsöffnung her um eine Hälfte des Auslegers bis an die eingelötete Lampe, an deren Fassung nun das freie Ende dieses Drahtes angelötet wird. Jetzt muß bei sauberer Arbeit die Leuchte ihre Funktionsprobe bestehen. Damit ist sie bis auf den Schirm und den Anstrich fertiggestellt. Der Schirm entsteht aus etwas dünnem Karton, der einseitig mit Silberpapier oder Alufolie beklebt wird. Er kann einfach an die Fassung angeklebt werden. Der Anstrich erfolgt mit Alkydharzvorstreichfarbe, hellgrau für den Mast, schwarz für Ausleger und Schirm. Nach erfolgtem Anstrich wird der am unteren Mastende hervorstehende isolierte Klingeldraht auf die entsprechende Länge gekürzt, und die Leuchte kann montiert werden. Ist die erste Lampe fertiggestellt, sollten die restlichen am besten serienmäßig produziert werden. Das ist rationeller!





Gittermastleuchten
Hierfür sind 1 mm × 1 mm große U-Profile und, je nach gewünschter Modelltreue, 0,3 mm starkes Ms-Blech, Klingeldraht und Cu-Lackdraht, wie bereits beschrieben, erforderlich.
Zunächst soll die vorbildgerechtere Lösung vorgestellt werden: Man schneidet die U-Profilstäbe auf die gewünschte Länge zu und klebt in eines der beiden zu einer Leuchte gehörenden Profile ein etwa 100 mm längeres Stück Cu-Lackdraht mit Zweikomponentenkleber. Während der Aushärtezeit wird aus dem Ms-Blech ein 1 mm breiter Streifen zugeschnitten, der durchaus die doppelte Länge der Mastholme haben kann. Er

wird als „eckige Schlange" im Zickzack gebogen. Die Anfertigung einer Schablone hierfür zahlt sich bei größeren Stückzahlen unbedingt aus. Für einige wenige Leuchten genügt es bei einigem Geschick, die Mastverstrebung freihändig mit einer kleinen Flachzange zu formen. Aus ebenfalls 1 mm breiten Ms-Blechstreifen werden nun der obere und der untere Mastabschluß gefertigt. Der Ausleger ist wie bei den Rohrmastleuchten herzustellen. Sind nun alle Teile vorhanden und ist der speziell anzufertigende Mastholm ausgehärtet, kann mit dem Zusammenbau der Leuchte begonnen werden. Da ein Löten die Isolation des eingeklebten Cu-Lackdrahtes beschädigen würde, ist hierfür wieder Zweikomponentenklebstoff besser geeignet. Lediglich der aus Draht zu fertigende Ausleger ist an dem nicht präparierten Mastholm durch Löten zu befestigen, um den notwendigen Kontakt zu sichern. Alle übrigen Arbeiten entsprechen denen der vorbeschriebenen Leuchten.
Eine etwas einfachere, aber dafür auch nicht ganz modellgerechte Ausführung ist möglich, wenn auf die Zuleitung im Mastholm und die aus dem Blechstreifen herzustellende Mastverstrebung verzichtet wird. Die Zuleitung kann dann aus kunststoffisoliertem Draht gefertigt werden, der gleich entsprechend der Verstrebungsform zu biegen ist. Nach dem Anlöten der oberen und unteren Mastabschlüsse an die beiden Holme wird die vorbereitete Zuleitung in den Mast eingeschoben und, wie bei den anderen Leuchtentypen, befestigt.
Die Gittermastleuchten werden auf der Anlage mit Hilfe von zwei im Holmabstand gebohrten Löchern (Durchmesser 1,5 mm bis 2 mm) fest verankert.
Ulrich Schulz, Neubrandenburg

Modellbau unter ungewöhnlichen Bedingungen

Als Teilnehmer der 23. Sowjetischen Antarktisexpedition überwinterte ich zusammen mit weiteren fünf DDR-Wissenschaftlern in den Jahren 1978/79 auf der sowjetischen Antarktisstation Nowolasarewskaja. Wir bearbeiteten dort ein relativ eigenständiges Forschungsprogramm und waren in einem eigenen Wohn- und Arbeitskomplex untergebracht. Besonders während des langen Polarwinters (davon mehr als zwei Monate Polarnacht) waren Arbeiten außerhalb der Stationsgebäude ob der unwirtlichen klimatischen Bedingungen – mit häufigen Schneestürmen, strenger Kälte und langer Dunkelheit – einfach unmöglich! So hatten wir neben dem täglichen Stations- und Meßdienst ab und an Zeit, uns mit persönlichen Dingen zu beschäftigen. Polarerfahrene Kollegen hatten uns vor Antritt der Expedition den Rat gegeben, uns in dieser Zeit mit einem Hobby zu beschäftigen, um so den vielfältigen psychologischen Schwierigkeiten, bedingt durch Dunkelheit, Bewegungsmangel, räumliche Einschränkungen, lange Trennung von daheim und anderem entgegenwirken zu können. So hatte jeder Materialien für sein Hobby ins Expeditionsgepäck aufgenommen. Sehr schöne Dinge konnten so entstehen: zwei große handgeknüpfte Wandteppiche, Schmuckkästchen für die Frauen, eine geschnitzte Kaiserpinguingruppe und vieles mehr.
Als Modelleisenbahner plante ich schon seit längerer Zeit den Bau einer Schmalspuranlage in der Nenngröße $H0_e$, für die ich den Großteil des Fahrzeugparks selbst anfertige. So stand der Bau einer oder mehrerer Lokmodelle auf dem Programm, ohne von vornherein eine bestimmte Baureihe festgelegt zu haben. Vielmehr nahm ich ausreichend Unterlagen (vor allem viele Hefte unserer Zeitschrift) sowie zahlreiche Einzelteile verschiedener Modelle mit. Weiterhin gehörten zu meiner Ausrüstung ein kompletter Satz Feinmechanikerwerkzeug, mehrere Stangen SURALIN sowie unterschiedliche Kleber. Beim Zusammenstellen dieser Dinge (nicht nur der Hobbymaterialien), sondern auch des gesamten Expeditionsgepäcks) mußte mit Umsicht zu Werke gegangen werden, um nichts zu vergessen, da während der gesamten Expedition keine Möglichkeit bestand, Nachschub zu empfangen.
Nach dem Sichten der zur Verfügung stehenden Unterlagen und des vorhandenen Materials entschied ich mich zuerst für den Bau der ehemaligen DR-Lok 99 4711. Grundlage für dieses Lokmodell war ein frisiertes Triebwerk einer PIKO-BR 55 der Nenngröße N. Da bei diesem Fahrzeug alle Treibachsen mit Haftreifen versehen sind (Stromabnahme über Tender), mußte ich für die Stromabnahme über alle Treibachsen Veränderungen vornehmen. Dazu wurden die Haftreifen entfernt und die Radkränze abgedreht, was auf der Drehmaschine unserer stationseigenen und vorzüglich ausgestatteten mechanischen Werkstatt kein Problem war. Für das Lokgehäuse wurden Teile von Gehäusen verschiedener handelsüblicher Modelle verwendet sowie eine Vielzahl von Details aus SURALIN selbst angefertigt. Die Lokschilder entstanden durch fotografische Verkleinerung einer entsprechend großen, selbst hergestellten Vorlage. Für diese fotografischen Arbeiten stand den Expeditionsteilnehmern ein vollständig eingerichtetes Schwarz-Weiß-Fotolabor zur Verfügung.
Nachdem der Bau dieser Lok ohne nennenswerte Schwierigkeiten erfolgreich abgeschlossen war, beschloß ich den Bau eines weiteren Lokmodells. Das noch vorhandene Material erlaubte den Aufbau eines Modells in Anlehnung an die Lok 99 5911, wobei wiederum auf ein Triebwerk der BR 55 in N zurückgegriffen wurde. Dieses Modell ist allerdings nicht exakt maßstäblich, da es sich bei der 99 5911 im Original um eine 1000 mm-Schmalspurlok handelt. In der bereits erprobten Technik wurden auch hier die Treibradsätze geändert, das Gehäuse aufgebaut und die Beschilderung ausgeführt. Die Bauzeit für jede dieser Loks betrug ca. 30 Stunden.
Jörg Voigtländer, Dresden

Nocheinmal:

Reflektierende Zugschlußscheiben

Angeregt durch den Beitrag im Heft 3/83 unserer Zeitschrift, beschäftigte auch ich mich mit dem Bau reflektierender Zugschlußscheiben. Vorab aber noch ein Hinweis: Auch Weichensignale auf Nebenbahnen wurden z. T. vor einigen Jahren mit rückstrahlenden Elementen ausgerüstet!
Wer nun aber Zugschlußscheiben in der Nenngröße H0 herstellen will, betrachte zunächst die aufgedruckten Schlußscheiben an einer Doppelstockeinheit. Man erhält dann einen ungefähren Eindruck von der Größe dieser Signale. Für den Nachbau werden Zeichenkarton, etwas Draht und Hannalin-Rückstrahlfolie „mikrolux" benötigt. Aus Zeichenkarton sind dann in entsprechender Größe die Scheiben auszuschneiden. Der Draht ist so zu biegen, daß oben ein Griff und unten ein Stück zum Einstecken übersteht. Jetzt wird weiße Mikrofolie entsprechend der Größe des Zeichenkartonstückes ausgeschnitten. Die selbst klebende Folie sollte sicherheitshalber noch mit Leim versehen werden. Anschließend werden Karton und Folie mit dem dazwischen gelegten Draht kurz zusammengepreßt. Aus roter Folie ausgeschnittene Dreiecke entsprechender Größe können jetzt aufgeklebt werden.
Horst Caseler, Berlin

Mitteilungen des Generalsekretariats

Bezirksvorstand Greifswald
Anläßlich der vor 100 Jahren erfolgten Aufnahme des Eisenbahnbetriebes auf der Insel Rügen führt der Bezirksvorstand Greifswald am 15. Oktober 1983 zwei Sonderzugfahrten durch:
1. Saßnitz—Putbus—Saßnitz. Fahrpreise: Erwachsene 16,— M, Kinder u. Rentner 6,— M, DMV-Mitglieder 12,— M. Abfahrt gegen 8.30 Uhr, Rückkehr gegen 18 Uhr.
2. Göhren—Putbus—Göhren. Fahrpreise: Erwachsene 17,— M., Kinder u. Rentner 7,— M, DMV-Mitglieder 14,— M. Abfahrt gegen 9 Uhr, Rückkehr gegen 18 Uhr.
Der Fahrpreis enthält Mittagessen und eine Broschüre „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen". Die Fahrkartenbestellungen sind **per Postanweisung** für den Sonderzug ab Saßnitz an: Herrn Horst Thiele, 2355 Saßnitz, Straße der Jugend 1 und für den Sonderzug ab Göhren an: Herrn Jürgen Engwicht, 2347 Lobbe, „Haus am Meer" zu richten. Letzter Bestelltermin: 30. September 1983.

Modellbahnausstellungen

9150 Stollberg
Vom 1. bis 9. Oktober 1983 im Rathaussaal.
Öffnungszeiten: 1. und 2.10. von 10–18 Uhr, 4. und 5.10. von 15—18 Uhr, 7.—9.10. von 10–18 Uhr.

9612 Meerane
Vom 15. bis 23. Oktober 1983 im „Karl-Liebknecht-Haus", Karl-Liebknecht-Straße. Ausgestellt werden 8 Modelleisenbahn-Anlagen der Nenngrößen H0, TT, N und Z sowie zahlreiche Vitrinenmodelle u. Fotos. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

8000 Dresden
Vom 15. bis 23. Oktober 1983 im „Ernst-Thälmann-Saal" des Dresdner Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten: Samstag und Sonntag 10–18 Uhr, Montag bis Freitag 15–19 Uhr.

Leipzig-Grünau
Vom 15. bis 23. Oktober 1983 in der 81. OS „Alexander Matrossow". Zu erreichen mit Linie 12, 15, 33 bis Haltestelle Parkallee. Öffnungszeiten Samstag und Sonntag 10–18 Uhr, Montag bis Freitag 10–19 Uhr. Gruppenführung von Schulklassen bitte telefonisch unter 4 72 33 anmelden.

6900 Jena
Vom 16. bis 23. Oktober 1983 (aus technischen Gründen Eröffnung erst am Sonntag, 16.10.) in der Spezialschule „Carl Zeiß", Aula-Eingang Bachstraße (gegenüber den Kliniken). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. Am Sonntag, 16.10., bereits ab 9 Uhr geöffnet. Verkauf von Bildern, Postkarten mit Eisenbahn-Motiven, Büchern.

6520 Eisenberg (Thür.)
Vom 19. bis 23. Oktober 1983 in der „Friedrich-Schiller-OS". Öffnungszeiten: 19.–21.10. von 15–18 Uhr, 22. u. 23.10. von 10–18 Uhr. Souvenirverkauf. Am 22. Oktober Modellbahn-Tauschmarkt.

AG 4/11 – Naumburg
Am 6. November 1983 Modellbahn-Tauschmarkt von 9–14 Uhr in der Aula der „Johnannes-R.-Becher OS". Aussteller haben ab 8 Uhr Zutritt. Tischbestellungen bis 26. Oktober 1983 an: Herrn Klaus Wunschick, 4800 Naumburg, Poststraße 40.

AG 5/21 – Göhren
Die Anschrift der Arbeitsgemeinschaft hat sich wie folgt geändert: 2345 Göhren, Postfach 12. Die AG-Räume befinden sich nicht mehr im Ferienheim „Ernst Thälmann".
Aufgrund produktionstechnischer Probleme konnte bisher nur verspätet die erste Dia-Serie ausgeliefert werden. Dabei sind die Herbstbestellungen des Jahres 1982 noch nicht berücksichtigt. Mit einer Auslieferung ist zum Jahreswechsel zu rechnen. Die Nachlieferungen der ersten Serie sowie die zum gleichen Zeitpunkt erscheinende 2. Serie der „Ehemaligen Rügenschen Kleinbahnen" erfolgen nicht mehr in der bekannten Kunstledertasche, sondern in Stülpschachteln. Alle Bestellungen werden unmittelbar nach Übergabe durch den Hersteller per Nachnahme realisiert.
Viele Freunde haben sich bisher in Zuschriften anerkennend über die Dia-Serie geäußert. Darüber haben wir uns sehr gefreut. Da es uns nicht möglich ist, auf alle Zuschriften einzeln zu antworten, möchten wir auf diesem Wege allen Freunden herzlich danken.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

9/1 **Biete**: „Der Modelleisenbahner" 1, 3–12/60; 2/61; 1–9/68; 2/69; 1–3/79. **Suche**: in H0, BR 84; ETA 177; 178 (Bausatz); „Der Modelleisenbahner" 1–3, 5/63; 7/66; 1–12/70; „Modellbahnpraxis" 4–11, 13–15.

9/2 **Suche**: „Die Franzburger Kreisbahnen".

9/3 **Biete**: div. Hefte „Der Modelleisenbahner", Liste anfordern. **Suche**: in H0, BR 84, 42, 91; Bauanleitungen in H0 für BR 44, 65, 74, 94; „Grundlagen der Modellbahn-Elektrotechnik"; „Gut geschaltet — gut gefahren".

9/4 **Biete**: „Die Modelleisenbahn 2"; „Kleine Modellbahnbücherei 3, 4". **Suche**: „Modellbahnanlagen 1"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Dampflok-Archiv 3"; „Kleine Eisenbahn TT"; „Der Modelleisenbahner" 1966–1970.

9/5 **Suche**: in H0 BR 50 mit Triebtender; E 63; BR 03 Schicht; in S 3achs. Tenderlok (Stadtilm), Katalog-Nr. 108/644.

9/6 **Biete**: div. Kursbücher DR (nach 1970); BR 80 in H0; Farbdias u. s/w-Negative von Dampflok der DR (Liste anfordern).

9/7 **Biete**: H0-Modellweichen; Fahrzeuge; Straßenfahrzeuge; in N: Fahrzeuge u. Straßenfahrzeuge (auch Selbstbauten). **Suche**: Alte Eisenbahnliteratur u. Nenngr. 0, I.

9/8 **Biete**: TT-Material, BR 80; 81; 82; 23; 35; 86; 56; 67; E 11; 94; 254; 70; T 103; 36; 180; 200; T 334; 110 sowie umfangreiches Wagenmaterial (120 Wagen). **Suche**: umfangreiches gleichwertiges N-Material; BR 99 in $H0_m$ (HERR).

9/9 **Suche**: Eisenbahn-Bücher von 1930 u. S-Bahngehäuse.

9/10 **Suche**: „Der Modelleisenbahner" 2/1983.

9/11 **Biete**: Trafos; Relais; Dioden; Transist.; div. Zeuge-Wagen in 0; „Der Modelleisenbahner" 1957—1961. **Suche**: Eisenbahnliteratur; Kursbücher; rollendes Material in H0 sowie im Tausch „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1953, 1977, 1978.

9/12 **Biete**: Eisenbahn-Jahrbuch 1980; „Schlagadern der Wirtschaft"; „Als die Züge fahren lernten"; „Die Dampflokomotive"; „Grundlagen der Modellbahntechnik I, II".

9/13 **Suche**: „Der Modelleisenbahner" 10/73; 6/75; Jahrgang 1970–1972; BR 50 in H0.

9/14 **Biete**: Dampflok-Archiv 1, 2, 3; Eisenbahnjahrbuch 1982; Postkartenserie Zittau-Oybin, Radebeul-Radeburg; Taschenfahrpläne Rbd Erfurt. **Suche**: ältere Modellautos H0. Tausche: Modellautos H0.

9/15 **Suche**: „modelleisenbahner" 3/83.

9/16 **Biete:** Märklin Vorkriegs-Spur 0, Lokomotiven E 66/12920, RS 66/12920, TCE 66/12920, Wagen 1854 St, 1855, 1856, 1857, 1767, 1775, 1792, 1793, 1974. **Suche:** Märklin Vorkriegs-Spur I, Lokomotive R 66/12921, E 66/12921, Wagen 1808/1, 1807/1, 1771/1, 1772/1, 1791/1, 1792/1, 1793/1.

9/17 **Biete:** „Baureihe 01". **Suche:** „Reisen mit der Dampfbahn". Nur Tausch!

9/18 **Biete:** Ältere Literatur („Modelleisenbahner", Kalender, Postkarten u. ä.) Liste mit Freiumschlag anfordern. **Suche:** (auch leihweise) Ansichten der BR 45 (Serienausführung ab 45 003) von der Heizerseite, Vorkriegszustand.

9/19 **Biete:** „Als die Züge fahren lernten"; BR 86 u. SKL in H0. **Suche:** „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; BR 42, 84, 81, 91 u. Straßenbahnzug in H0.

9/20 **Biete:** Modelleisenbahnkalender 1965 bis 1970, 1973 bis 1982; Eisenbahnjahrbuch 1966, 1971 bis 1973, 1977. In Nenngr. 0 BR 55, 65 und Wagen. **Suche:** In H0 Dampflokomotiven, Triebwagen, SKL, Windbergbahn-Aussichtswagen, Triebwagen- und Ellokarchiv.

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Eisenbahn-Jahrbuch Jahrgang 1978 sucht:
Herbert Riedel, 1931 Zaatzke
Hauptstraße 20

Suche **Triebwagen, VT 135,** auch Beiwagen oder Oberteil davon.
Claus Dietmar, 7901 Kolochau
Hauptstr. 14

Fotos: Altbau-Tfz. aller Art, 18 314, 19 017 m. franz. Tender, Steuerwagen 250-900/80-14 198, zu kaufen gesucht. Tausch möglich.
R. Nette, 4800 Naumburg (Sa.)
Pfortastraße 19

Zum MODELLBAHN-TAUSCH-MARKT am 22. Oktober 1983, 8 bis 15 Uhr, im Gasthof Klein-Milkau, — die Freunde ALLER Nenngrößen — (günstiges Platzangebot, Tisch 1,– M, Tischvorbestellung, Imbißmöglichkeit) lädt ein der:
Eisenbahn-Modellbau-Club
9291 Milkau, Kreis Rochlitz

Biete **BR 65,** neuw., 44,— M. Suche **BR 35 TT.**
Soucek, 8210 Freital 3
Schachtweg 2a

Erstklassige **Anlage in Spur 0** gesucht.
W. Hinze, 3721 Wienrode
Friedensstraße 6

Verkaufe **„Der Modelleisenbahner"** 1959—1970, komplett, f. 60,— M.
B. Ettler, 5320 Apolda
Fischerstraße 20, F 719

Dampflok-Archiv 1, 2, 3 zu kaufen gesucht.
R. Röttger
9047 Karl-Marx-Stadt
Otto-Hofmann-Straße 12

Biete **Eisenbahn-Jahrbuch** 1981. Suche **Eisenbahn-Jahrbuch** 1982.
H. Pavel, 7971 Schönewalde
Kirchhainer Str. 48

Suche **Dampflok,** Bd. 1 und 3; **TT Gehäuse BR 130** (DR), **BR 92** oder nur Gehäuse.
Frank Werheid, 8400 Riesa
Ernst-Thälmann-Str. 42

Biete **Dampflokarchiv** Band 2 u. 4, je 19,80 M, einzelne Hefte **„Der Modelleisenbahner"** ab 1981, BR 65 (N), 44,— M. Suche **„Die Spreewaldbahn", „Die Rübelandbahn", „Die Franzburger Kreisbahnen", Dampflok-Archiv** Band 2, **„Der Modelleisenbahner"** 5/81, 4/78 u. vor 1975.
Mahn, 6500 Gera
Haeckelstraße 3

Biete Einzelhefte **„Der Modelleisenbahner"** 68—82, **„Das Signal"** 61—70 kompl., **Eisenbahn-Jahrbuch** 73, 81, 82, **Modelleisenbahn-ABC, Modellbahn-Tfz., Bauten auf Modellbahnanl., Grundl. d. Modellbahntechnik** 1 u. 2, **Modellbahnbücherei** 1, 3, 4. Su. **„Der Modelleisenbahner"** 52—56 u. 71 kompl., Heft 10/81.
U. Arnold, 7254 Machern
Käthe-Kollwitz-Str. 20

Biete **H0 2 x BR 120** je 40,— M; 12 Wagen zum Basteln 30,— M. Suche im Tausch **TT BR 110, 254** oder **50⁴⁰**, alte **D-Zugwagen, Typ X** (mit Wertausgleich).
G. Pohl, 8255 Nossen
Seminarweg 1

Biete 2 Bände **Dampflok-Archiv 4,** je 19,80 M. Suche **Dampflok-Archiv 2** und **Schmalspurbahn-Archiv** zu kaufen.
Jürgen Wellner
6012 Suhl
L.-Frank-Straße 31

Suche Reihe **„Modellbahnbücherei"** Bände 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 u. 10, **„Dampflokarchiv"** 1, 3 u. 4, **„Der Modelleisenbahner"** Jahrgänge 69, 70, 71, 74 u. 76.
Olaf Polenz
4607 Reinsdorf Wittenberg
Gartenstraße 11

„Der Modelleisenbahner" — alle Jahrg. zu kaufen gesucht oder Tausch gegen **H0 BR 23, 50,** u. a. m. (100,— M).
Baumbach
7101 Panitzsch
Krieckauer Straße 4

Suche **Märklin-Material Sp. I,** Bahnhof, Brücken, Lampen u. a. (Prod. b. 1932). Biete **H0 BR 01, 03, 41, 42, 50, 55, 64, 75, 80, 89, $H0_m$ Pers.-Wagen, Sp. 0 2 Loks, Wagen u. Schienen** (Zeuke).
K. Mahlberg, 9800 Reichenbach
Zwickauer Straße 95

Biete **„Histor. Bahnhofsbauten",** 36,– M, **„Windbergbahn",** 12,60 M, **„Rübelandbahn",** 15,60 M. Suche **H0 BR 91, Schmalspurwagen, Modellbahnkalender 1984.**
K. Siegler
1058 Berlin
Schönhauser Allee 158a

Suche **Eisenbahnjahrbuch** 1964, 65, mit Schutzumschlag, **„50 J. Leipziger Hbf", „Reisen mit der Dampfbahn",** Gerlach: **„Modellbahntriebfahrzeuge",** Hornbogen: **„Modelle selbst gebaut",** Bd. 7, Fuhlberg: **„Die Eisenbahn im Bild",** Bd. 1—4, **„Der Modelleisenbahner"** Heft 6/65, **4achs. pr. Abteilw. H0, E 63/E 69,** grün, H0.
W. Avemarg, 6104 Wasungen
Untere Hauptstraße 10

Suche **Material** über den Dresdner Böhm-Bhf. und späteren Hauptbahnhof sowie über **Schmalspurwagen** (besonders Personenwagen) **Sachsen** zum Aufbau von Dokumentationen.
Reichler, 8020 Dresden
J.-Otto-Straße 9

Biete **H0 BR 24** 30,— M; **50** 60,— M; **64** 30,— M; **89** 25,— M; **110** 30,— M; **180** 35,— M; **G 15** 20,— M; **2teiligen ÖL-Triebwagen PIKO** 30,— M; **Gehäuse BR 38^{10}** (Eigenb.) **50** je 10,— M; **Tender BR 50, 52** (Eigenb.) je 15,— M; **„Temos" Geb.-Mod.** 12,— M b. 20,— M; **BR 80** 20,— M; **ØØ 3-L.-Trix-Expr.-Anl.** kompl., m. 1 Lok u. 13 Wagen, v. 1936, 120,— M; **TT BR 23,** 35,— M; **50.4** 80,— M; **E 70** 30,— M; **E 94** 40,— M; **PIKO-Einsch.-B.** m. Sch. u. 2 W. 80,— M; **Trost „Kl. Eisenbahn TT", Modell b. 2 u. 3** je 12,— M; **Fromm „Mod.-B.-Bauten"** 10,— M; **Eb.-Knotenp. Döbeln** 3,— M; **Mod.-B.-Praxis** 3, 4, 6—8, 10, 12, 14 je 0,50 M.

Suche **H0 Dampflok** (Eigenb.), **4achs. Abt.-Wagen, A-Triebwagen „Wittfeld", BR 03** (Schicht); **TT BR 22, 52, 58** u. a. Eigenb., **Diesell. „Silver-Lines"; H0m BR 99** (Herr od. Eigenb.), **4achs. Pers.-Wagen** (rot/elfenb.) u. **G-Wagen** (Herr); **H0e BR 99** (Eigenb.) u. **4achs. Pers.- u. Güterwagen** (Techn.-M. od. Eigenb.), **Gleismat.** (Techn.-M.), **W-Hebelbausatz** (Lehmann); **Berger „Hist. Bhf.-Bauten".**
Michael Schrader, 8010 Dresden,
Grüne Straße 28

Dieter Bäzold (DMV), Leipzig

Nenngröße I im Garten

Beim Umgestalten des Kleingartens, wozu auch der Bau eines massiven Gartengebäudes einschließlich Elektroanschluß gehörte, entstand die Idee für eine Gartenbahnanlage. Ausschlaggebend war ein Wasserbecken, das von der Bahn überquert werden sollte. Die gewählte Nenngröße war deshalb erforderlich, weil die Bahn sich nicht im Gelände verlieren sollte. Ein wetterfestes Gleismaterial mit Plasteschwellen und Messingblech-Schienenprofil bot die AG 3/42 Marienberg des DMV seinerzeit gerade erstmalig an. An Fahrzeugen standen eine BR 80 für Zweileiter-Gleichstrom und einige zweiachsige Wagen zur Verfügung. Der Eigenbau von Weichen kam über ungeeignete Anfänge nicht hinaus und das Marienberger Gleismaterial wurde mit LGB-Weichen komplettiert.

Wasserbecken mit Brücke überquert

Nach dem Gleisplanentwurf (Bild 4) erfolgte das Betonieren des „Bahndammes". Eine Gleisverlegung in ein Sand- oder Feinkiesbett erschien ungeeignet. Der 12 cm breite Betondamm wurde durchschnittlich 30 cm tief auf 10 bis 15 cm Kiesbett ausgeführt und als Pfeiler für die Brücke auf 80 bis 90 cm Tiefe heruntergezogen. Die Gleise wurden mit einbetonierten Plastedübel befestigt. Die Zwischenpfeiler der Brücke erforderten einen entsprechend schweren Betonblock, der durch seine Masse eine ausreichend stabile Lage der Pfeiler garantierte.

Im Sommer 1977 konnte schließlich der Probebetrieb aufgenommen werden. Ein Jahr später erfolgte die Inbetriebnahme für den „Wochenendverkehr" in der Zeit von Anfang Mai bis Mitte September.

Oxidschicht unvermeidbar

Das Messinggleis hat sich bewährt. Zuvor nicht einkalkulierte Verschmutzungen des Gleises erfordern einige Vorbereitungen für den Betrieb. Das trifft insbesondere für das Gleis im Brückenbereich zu, auf dem durch Wasserverdunstung zusätzlich eine Oxidschicht entsteht. Nach der wöchentlichen Betriebsruhe ist eine gründliche Reinigung des Gleises, gelegentlich auch mechanisch mit Naßschleifpapier, notwendig. Um stets eine einwandfreie Stromzuführung zu garantieren, muß nach zwei bis drei Stunden Betriebsruhe das Gleis mit einem trockenen Lappen sorgfältig gereinigt werden. Versuchsweise verwendetes Alu-Gleis hat sich nicht bewährt. Die Anschlußleitungen wurden aufgrund des Spannungsverlustes in Lampenlitze (0,75 mm² Cu) ausgeführt. Der PIKO-Transformator FZ 1 hat sich ebenfalls nicht bewährt. Die Auslösezeit des Bi-Metalls bei Kurzschluß war zu lang. Ein älterer PIKO-Transformator mit Magnetauslösung bei Kurzschluß hat dagegen eine ausreichend kurze Auslösezeit.

Hochbauten wurden ergänzt

Die Gleisbögen haben einen Radius zwischen 600 und 650 mm, und die Gleislänge beträgt einschließlich der Anschlüsse für Lokschuppen, Güterschuppen und einen vorgesehenen Industrieanschluß ca. 24 m. Lok- und Güterschuppen wurden in den letzten Jahren als Erweiterung angebaut. Als „Bahndamm" wurden dafür 12 cm × 8 cm große Betonplatten verwendet. Für die Betriebsführung sind abschaltbare Abschnitte vorgesehen, und ein Schaltpult wurde aufgebaut. Alte handbetätigte Signale aus der tin-Plate-Zeit wurden repariert und mit einem neuen Anstrich versehen.

In diesem Sommer konnte ein „Traditionsbetrieb" mit tin-Plate-Fahrzeugen von Bing und Märklin aufgenommen werden. Die dafür erworbenen Fahrzeuge wurden repariert und erhielten isolierte Radsätze.

1 Güterzug an der Blockstelle. Hier wird später ein Anschlußgleis abzweigen.

2 Güterzug bei Einfahrt in den Bahnhof

3 Der Gmp überquert das Wasserbecken

4 Lageplan der Gartenbahn

5 Der erst kürzlich restaurierte Oldtimer-Zug

Fotos und Zeichnung: Verfasser

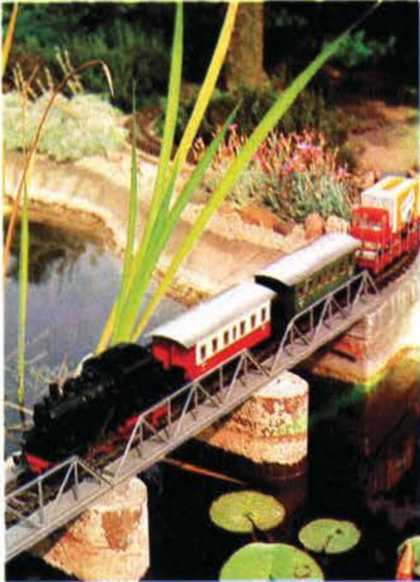
1



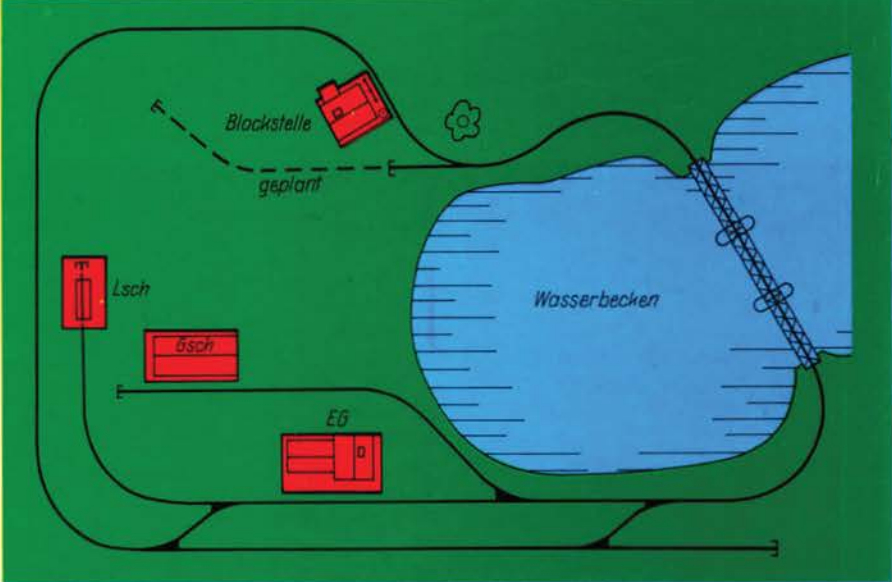
2



3



4



5



Blick in das Bw Effingen. Es handelt sich dabei um einen Ausschnitt von der H0-Anlage unseres Lesers Ulrich Schulz, die wir im Heft 10/83 vorstellen werden.

Foto: A. Grembocki, Stralsund

